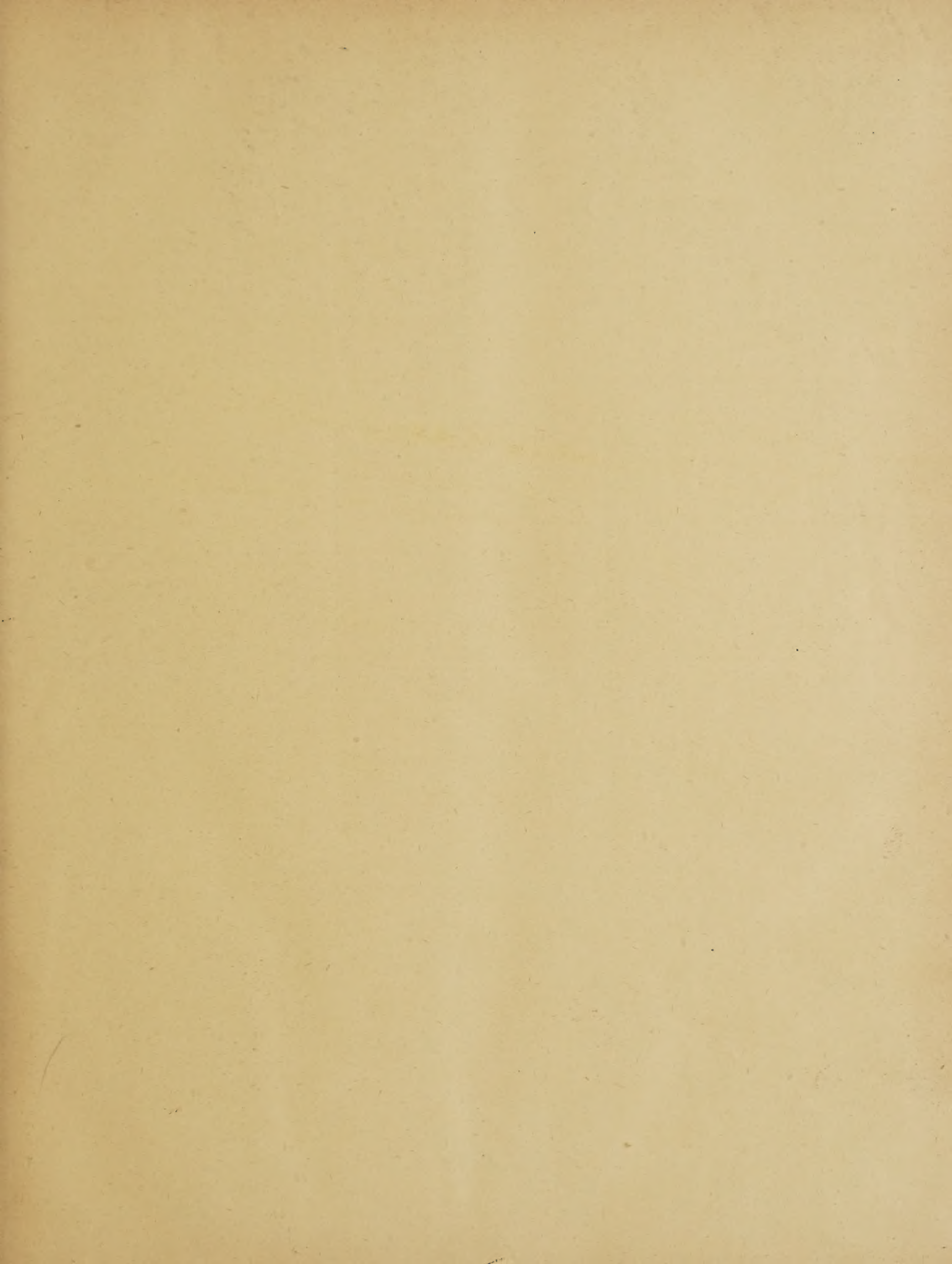






ZEITUNG

des

Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

1884.



BERLIN.
Druck von H. S. Hermann,
Beuth-Strasse 8.

SACHREGISTER

der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Jahrgang 1884.

I. Allgemeines incl. Technisches, Volkswirthschaftliches, Telegraphenwesen und Schifffahrt. — II. Kürzere Mittheilungen über Eisenbahnen und Bahnprojekte: a) Deutschland und Oesterreich-Ungarn, b) Ausland. — III. Juristisches. — IV. Literatur.

NB. Die im offiziellen Anzeiger vorkommenden Bekanntmachungen, soweit solche nicht nur ein vorübergehendes Interesse haben, sind unter den Notizen über einzelne Eisenbahnen mitenthalten.

I. Allgemeines incl. Technisches, Volkswirthschaftliches etc.

NB. Siehe auch unter II. bei Deutsches Reich, Oesterreich, Preussen, Ungarn und bei Ausland unter Amerika, England, Frankreich.

II. Kürzere Mittheilungen über Eisenbahnen und Bahnprojekte.

a) Deutschland und Oesterreich-Ungarn.

Oesterreich-Ungarn.

a) Allgemeines.

b) Parlamentarisches und Ministerialerlasse.

b) Ausland.

III. Juristisches.

auf Grund eines Vertrags, eines Privilegs oder der Verjährung die Befreiung von solchen Abgaben geltend macht. 95, 1230.
Erk. d. R.-G. v. 30/10. 84, betreff. Dienstentlassung wegen Uebertretung des Verbots des selbstständigen Betriebs eines Geschäfts. 100, 1297.
Erk. des Kgl. Landgerichts zu Halle, betreff. Anfechtung des Generalversammlungs-Beschlusses betreff. Verstaatlichung der Halle-Sorau-Gubener Eisenb. 87, 1107.
Entscheidung des Oesterreichischen Verwaltungsgerichtshofes über die Gebührenpflicht der Genussscheine. 64, 843.
Entscheidung des Oesterr. Verwaltungsgerichtshofes über die Steuerbemessung der Eisenbahnen. 94, 1212.

IV. Literatur.

No. 1. 1884.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 3. Januar 1884.

Triest's neuer Hafen.

Am 19. December 1883, somit nur wenige Tage nach der Feier des Durchschlages im Arlbergtunnel, wurde der letzte Steinblock im neuen Hafen von Triest in die Wogen des Mittelmeeres versenkt und ein Werk vollendet, das, gleich jenem durch den mächtigen Gebirgswald Vorarlberg's, bedeutungsvoll in technischer sowie volkswirthschaftlicher Beziehung und in seinem organischen Zusammenhang mit demselben eine neue Aera in der nationalöconomischen Entwickelung Oesterreichs inaugurirt.

Beide Werke sind gleichwerthige Zeugnisse für die hohe Entwickelung der modernen Technik in Oesterreich und deren glänzende Leistungen im Speciellen, sowie vermöge ihrer Consequenzen, des civilisatorischen Einflusses der technischen Wissenschaften auf die socialen und wirthschaftlichen Verhältnisse unseres Zeitalters im Allgemeinen.

Die Arlbergbahn und der neue Hafen an der Adria, sie stehen im innigsten Zusammenhange; sie bedingen einander.

Denn nebst den schwerwiegenden staatspolitischen und strategischen Interessen hat die Arlbergbahn auch die Hebung des Küstenwerthes Oesterreichs, (als dem Durchgangslande für den Landhandel nach dem Oriente) zu fördern und bedingt in diesem Sinne einen, den modernen Anforderungen des Welthandels entsprechenden Hafenplatz in Triest, diesem alten Istrischen Handelsemporium an der Adria, dessen Bedeutung in seiner am tiefsten nach Norden in das Europäische Festland einschneidenden geographischen Lage, sowie jener gegenüber dem Suezcanal begründet und durch die statistischen Nachweise seiner heutigen Concurrenz zur Genüge erwiesen ist. Dieser Bedeutung und den durch die Entfaltung des modernen Verkehrslebens so gewaltig geänderten Verhältnissen konnte die alte Rhede Triest's mit ihren wechselnden und ungenügenden Wassertiefen, den wenigen und den herrschenden Winden vollends preisgegebenen Bassins, den in Bezug auf Ausdehnung und Benutzung so sehr beschränkten Molen und Quais, besonders bei dem Mangel zweckentsprechender mechanischer Vorrichtungen für das Ein- und Ausladen der Waaren, sowie der unentbehrlichen Verbindung mit den 7 m über dem Niveau der Quais liegenden Geleisen des alten Bahnhofes unmöglich mehr genügen. Mit jedem Tage wurden diese Uebelstände fühlbarer und die Erkenntniss unabweislicher, dass diese für Oesterreichs Handel so wichtige Rhede in einen ihrer Bedeutung würdigen, mit den neuen Europäischen Seeplätzen concurrenzfähigen Zustand versetzt werden müsse.

Und je mehr die Identität der Entwickelung des Triester Seehandels mit jener des überseeischen Handels der Gesammt-Monarchie geltend gemacht und der Stillstand Triest's den tristen Zuständen seiner Rhede zugeschrieben wurde, um so zwingender erschien rasche Abhilfe als eine Pflicht des Reiches.

Nicht weniger als zwölf Projecte und eine lebhafte, nahezu zwanzigjährige Agitation sind dem im Jahre 1862 von der Südbahn-Gesellschaft der Regierung vorgelegten, im Prinzipe genehmigten Projecte des Ingenieurs Talabot vorhergegangen.

Dieses Project, genial und im grossen Stile concipirt, hatte die Umwandlung der ganzen alten Rhede in einen geschützten Hafen ins Auge gefasst, wurde aber auf Grund der von den zur Prüfung der Verhältnisse im Zusammenhange mit dem Projecte eingesetzten Commissionen gepflogenen Studien reducirt, in einer den dringendsten Bedürfnissen Rechnung tragenden Form genehmigt und im Jahre 1868 in Ausführung genommen.

In dieser Form umfasst dasselbe die nordöstliche Hälfte der Rhede, zwischen dem alten Lazareth-Bassin und dem Molo de Sole, diese beiden äussersten Punkte durch die Ufermauern des neuen Hafens verbindend. Diese Ufermauern mit den aus denselben hervortretenden 4 Moli umschliessen drei, gegen die herrschenden Land-(Bora-)Winde, die anhaltenden N.W. und die zwar seltenen, aber um so heftiger auftretenden S.W. (Libeccio) und S.O. (Sirocco-) Winde durch einen im offenen Meere stehenden, mit der Uferlinie parallel laufenden Damm geschützte Bassins, deren eines isolirt, an der Nordseite des ersten Molo angelegt, speciell dem im Triester Hafen besonders starken Petroleumhandel zu dienen bestimmt ist.

Die Durchführung eines weiteren, des im Projecte vorgesehenen sogenannten III. Bassins wurde, nachdem die Vorbaggerungen und Steinschüttungen bereits ausgeführt waren, im Jahre 1877 sistirt.

Die Bauausführung wurde der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft zu dem in 14 Jahresraten fälligen Pauschalbetrag von 14 600 000 fl. Oe. W., worin aber die von der Südbahn selbst zu tragenden Kosten für die durch die neue Hafenanlage bedingte Tieferlegung des Bahnhofes und dessen Completirung nicht inbegriffen sind, übertragen.

Diese hatte zu diesem Behufe eine eigene Bauleitung exponirt, an deren Spitze der in Fachkreisen bestbekannte Ingenieur

E. Pontzen bis zum Mai 1867 stand und seit dieser Zeit Ober-Inspector F. Bömches, welcher das interessante Werk fortgesetzt und in so rühmlicher Weise zu Ende geführt hat.

Die anfänglich von der Französischen Unternehmung Gebr. Düssaud, später von der Schweizer Firma Willy und der Triester Unternehmung Mauser besorgte Arbeitsausführung wurde im Jahre 1874 von der Südbahn-Gesellschaft in eigener Regie fortgeführt und beendet. In Händen der Triester Unternehmung Mauser blieben nur die Baggerungs-Arbeiten.

Bevor ich nun auf die Skizzirung der in technischer Beziehung so hochinteressanten Bauausführung selbst, soweit es der Raum in diesen Blättern gestattet, übergehe, will ich noch einmal kurz zusammenfassen, was durch die neue Hafenanlage eigentlich geschaffen worden.

Es sind dies 26,10 ha umfassende, längs der neuen Uferlinien sich erstreckende Lagerflächen, drei grosse 215 m lange, 80 bis 90 m breite, die nöthigen Waarenschuppen, Geleise und Strassen aufnehmende Moli, Bassins, welche eine Quai-Entwickelung von (ohne den 1 090 m langen und 12 m breiten Hafendamm) 2 800 m Länge und drei zusammen 35,55 ha nutzbare Wasserfläche bieten, mit einer Meerestiefe von 8,5 m unter dem Nullpunkt des Hafenpegels, welcher dem durch langjährige Beobachtungen constatirten Mittel des Niederwassers entspricht. (Die Differenz zwischen Ebbe und Fluth beträgt im Durchschnitte 0,73 m.)

Der mit seinen Geleisen 10,3 m über der Quaigleiche gelegene alte Bahnhof wurde auf 3,16 m über dem Pegelnullpunkt, somit um 7 m tiefer gelegt und breitet sich zum grössten Theile auf den Aufschüttungsflächen des neuen Hafens aus, seine Geleise überall hin erstreckend, wo eine directe Verbindung mit dem Hafen nothwendig und der raschen und bequemen Abwickelung des Waarenverkehrs förderlich sein kann. Die neue Rhede vermag 150 grosse Seeschiffe aufzunehmen und ermöglicht die Bewältigung eines jährlichen Durchschnitts-Waarenverkehrs von 1 680 000 t.

Und nun eine kurze Darstellung der technischen Durchführung dieses Werkes, an deren Möglichkeit selbst competenterseits gezweifelt wurde und welche schon deshalb, sowie der ganz ausserordentlichen technischen Schwierigkeiten wegen von der ersten Sondirungs-Bohrung an bis zur Versenkung des letzten Blockes Seitens der Fachleute mit dem regsten Interesse verfolgt wurde.

Die Hauptschwierigkeiten erwuchsen aus dem grösstentheils aus aufgelöster Erde und Thonmergel bestehenden schlammigen Untergrunde, welcher in seinen oberen Lagen schwärzlich und flüssig, in grösserer Tiefe etwas consistenter und mit blauem Thon gemischt, schliesslich in dichten mit Sand gemengten Thon übergeht, und, wie durch die Sondirungsbohrungen constatirt wurde, über 20 m unter dem Meeresboden mächtig ist. Da bei dieser Tiefe die Bohrungen eingestellt wurden, ist die eigentliche Mächtigkeit der Schlammschichte nicht eruirt.

Ein solcher Untergrund liess eine pneumatische Fundirung, der zu grossen Kosten wegen, und eine Pilotirung, als zu unsicher und schwierig, à priori als ausgeschlossen erscheinen. Man wählte daher das in Frankreich und bei vielen anderen Hafenbauten wiederholt mit Erfolg angewendete System der Dichtung des schlammigen Baugrundes durch Einbringung soliden Füllmaterials. Die auf den Schlammgrund versenkten Steinwürfe aus Kalkstein und Schotter bilden die Basis für die aus Bétonblöcken aufgeführten und innenseitig mit Steinschüttung hinterfüllten Blockmauern, auf welchen erst die über das Wasser reichenden eigentlichen mit Quader armirten Quaimauern aus bestem Karst-Kalkstein aufgesetzt sind.

Schon bei der Anlage des ersten Molo machten sich aber derartige Schwierigkeiten geltend, dass zu einer Modification des Bausystems geschritten werden musste.

Das Gewicht der auf den nicht tragfähigen Schlammgrund aufgesetzten Steinwürfe mit den darauf ruhenden Blockmauern hatte alsbald ein Ausweichen derselben und in Folge dessen derartige Bewegungen in horizontaler und verticaler Richtung zur Folge, dass ganze Blockreihen, welche in den Steinwurf eindrangen, verloren gegangen, das Alignement der Quaimauern alterirt und die Wassertiefen durch die verdrängten und aufsteigenden Schlammassen ganz wesentlich reducirt wurden. Diese Bewegungen zu paralysiren, war Aufgabe des modificirten Bausystems, welches hauptsächlich in der wesentlich geänderten Reihenfolge der Arbeitsausführung gipfelte.

Man begann mit der Ausbaggerung einer Basis für den Steinwurf, liess die Einbringung eines solchen auf die ganze Breite der Moli folgen, verstärkte das Steinwurfprofil und veranlasste die Anlage von Schutzprismen für die Anschüttung. Und erst wenn die durch das Schwergewicht der Steinschüttungen verursachten grössten Setzungen erfolgt und die Steinwürfe sich consolidirt hatten, wurde mit der Errichtung der aus 4 übereinander angeordneten Reihen bestehenden Blockmauern begonnen. Die zur Beseitigung der aufgetriebenen Schlammmassen vorgenommenen Baggerungen am Fusse der Steinwürfe und Blockmauern entlasteten diese und liessen den horizontalen Seitendruck des Anschüttungsprisma hinter den Blockmauern um so wirksamer zu Geltung kommen. Neuerliche Alterationen der Uferlinien waren die nächste Consequenz. Diesen entgegen zu arbeiten, wurde vor die Blockmauern eine Reihe von als Widerlager dienende Blöcke und zur Belastung der Blockmauern 3 Reihen Belastungsblöcke auf dieselben gesetzt; ein Arrangement, welche als weitere, aus den Erfahrungen während des Baues resultirende Modification des Systems anzusehen ist.

Die nach diesem modificirten Bausystem hergestellten Anlagen wurden sodann 1 bis 2 Jahre ihren Bewegungen überlassen und, wenn diese zur Ruhe gekommen, erst mit dem zweiten Theil des Arbeitsprogrammes, dem „Reconstruiren“ begonnen.

Da galt es denn zunächst die durch die neuerlichen Schlammauftreibungen verloren gegangenen Tiefen der Bassins durch Baggerungen, unter Anwendung der Kübel- und Löffelbagger, in nicht seltenen Fällen auch der Rouquayrol - Denayrouze'schen Taucherapparate, ja selbst Sprengungen mit Dynamit, wieder zu gewinnen. Sodann folgte die Reconstruction der deformirten Blockmauern, welche nach Massgabe der Deformationen abgetragen und neuerlich in Schichten aufgeführt wurden, wobei Taucher und Dampfkrahn vielfach Verwendung fanden. Hatten sich dann nach einer weiteren Beobachtungsfrist von einem Jahre keine weiteren Deformirungen mehr gezeigt, so wurden die Widerlags- sowie die Belastungsblöcke entfernt und die eigentlichen, in Nullwasserhöhe 2,5 m und 3,16 m über dieser 2 m starken, mit den Anbindemitteln — Ringe und gusseiserne Säulen — adjustirten Quaimauern aufgesetzt. Der hierbei verwendete Mörtel hatte das gleiche Mischungsverhältniss wie der Béton zur Erzeugung der 9 und 11 cbm grossen Blöcke und bestand aus 1 cbm Sand, 362 kg hydraulischem Kalk aus Teil in Frankreich (Ardèche) und 0,27 cbm Seewasser.

Am schwierigsten gestalteten sich die Bauverhätlnisse in dem 2. Bassin wegen der hier in Folge der einmündenden, beim Bau umgelegten und in Canälen fortgeführten Martesin- und Klutsch-Wildbäche ganz ausserordentlich mächtigen Schlammablagerungen.

Günstiger als bei den Bassins mit ihren Moli und Quais gestalteten sich die Bauverhältnisse bei dem 16 m unter dem Nullwasser hohen, 1 090 m langen und 12 m breiten, als Wellenbrecher dienenden Hafendamm, welcher im Jahre 1874 nach 6½-jähriger Bauzeit vollendet, schon wiederholt die „Sturmprobe“ glänzend bestanden hat. Beim Bau desselben war die Anwendung des modificirten Systems nicht nothwendig, weil theils in Folge des ebenen Meeresgrundes und der bedeutenden Wassertiefe, hauptsächlich aber des symetrischen Profiles, des Dammkörpers wegen verhältnissmässig nur geringe, zumeist verticale Bewegungen eintraten, welche in einer in der Längenachse gemessenen 8 m Einsenkung und einer Schlammauftreibung von 3,5 bezw. 4,5 m culminirten. Dieser Damm enthält nicht weniger als 870 000 cbm Materiale.

Die Grossartigkeit der Gesammtanlage dürfte noch durch nachstehende Ziffern einigermassen illustrirt werden.

Sie erforderte 3 250 000 cbm Anschüttungen, 1 500 000 cbm Steinwürfe und 1 500 000 cbm Baggerungen und 107 000 cbm Blockmauern mit 350 000 cbm Quaimauern umrahmen dieselbe.

Diese Ziffernansätze im Verein mit den geschilderten enormen Schwierigkeiten motiviren dann auch vollends die Ueberschreitung der präliminirten Bauzeit und des Baucredites. Die Gesammtkosten berechnen sich auf rund 17 Millionen Gulden und die Bauzeit beträgt 15 Jahre.

Namentlich die so wichtigen Reconstructionsarbeiten boten ganz ausserordentliche Schwierigkeiten, wie sie bisher bei keinem Hafenbau zu verzeichnen sind, und deren erfolgreiche Ueberwindung gereicht der Hafenbauleitung entschieden zur grössten Ehre.

Man muss diese Arbeiten während ihrer Ausführung gesehen haben, um deren Schwierigkeiten voll ermessen zu können. Sie forderten die ganze Hingebung aller Betheiligten und das ganze Aufgebot aller technischen Intelligenz. In deren glücklichen Bewältigung verzeichnen die Oesterreichischen Ingenieure einen grossen Erfolg auf dem Gebiete der Hydrotechnik.

Der Hafen von Triest entspricht allen Anforderungen der modernen Schiffahrt; er ist den neuen Hafenplätzen Europas ebenbürtig.

Das Reich hat seine Pflicht gethan!

Dass Triest nunmehr für den Handel Oesterreichs und für den Welthandel das werde, wozu es vermöge seiner geographischen Lage berufen ist, liegt zunächst in der Entschliessung Triests selbst; in der Lösung der Frage der Auflassung des Freihafens liegt seine Zukunft.

Wien, am 23/12. 83. **Ernst Edelmann.**

Secundärbahn-Bauten in Bayern.

(Fortsetzung aus No. 101 des vor. Jahrg.)

Allgemeine Grundsätze für die Bahnführung.

Als oberster Grundsatz galt bei Herstellung der Projecte für die neuen Bayerischen Localbahnen: Völliges Anpassen an die örtlichen Verhältnisse, vollständigste Individualisirung, möglichste Vereinfachung in Bau und Betrieb.

Hatte man sich bisher im Zusammenhange mit dem Begriffe eines Eisenbahnnetzes daran gewöhnt, Haupt- und Nebenbahnen als durchgehende Linien zu construiren und Sackbahnen, deren Fortsetzung und Anschluss an eine weitere bestehende Bahn nicht wenigstens für die Zukunft gesichert ist, möglichst zu vermeiden, so wird künftig bei den Localbahnen der Gedanke massgebend sein müssen, dass dieselben ihre Aufgabe, den localen Anforderungen in vollem Maasse gerecht zu werden und ein möglichst grosses Gebiet aufzuschliessen, nur dann erfüllen können, wenn einem vermeintlichen künftigen Durchgangsverkehr, für welchen diese Localbahnen weder gebaut noch betrieben werden können, durchaus keine Opfer gebracht werden. Eine flüchtige Betrachtung zeigt aber schon, dass in der Regel die Anlage einer Sackbahn mit nur einem Anschlusse an eine Hauptbahn den gestellten Bedingungen am besten entspricht. Soll ein bestimmter, bis jetzt noch einer Bahnverbindung entbehrender Landstrich mit einer solchen versehen werden, so wird zunächst jene Richtung und damit auch die zu wählende Anschlussstation zu bestimmen sein, nach welcher der Verkehr vornämlich gravitirt, und es wird dies zumeist die Richtung nach den grösseren Städten und den Sitzen der Behörden sein. Von der Anschlussstation aus muss nun aber die Linie so geführt werden, dass sie die bevölkertsten Ortschaften thunlichst nahe berührt und in ihrem Endpunkte ein Verkehrscentrum schafft, in welchem die Verbindungswege des Hinterlandes zusammenlaufen. Eine derartige Bahn kann in der Regel den Flussthälern folgen, in welchen sich die naturgemässen Zufuhrwege, die bevölkertsten Ortschaften, die ertragreichsten Gründe, die meisten Fabrikanlagen und die werthvollsten Wasserkräfte befinden, während eine behufs Gewinnung eines zweiten Anschlusses tracirte Linie in häufigen Fällen diese Thäler schon vorzeitig verlassen muss, um die Höhen der Wasserscheiden auf kürzestem Wege zu erreichen. Hierbei ergiebt sich dann vielfach die Nothwendigkeit an unwirthlichen Gehängen unter kostspieligen Bauarbeiten aufzusteigen und die Stationen entfernt von den bezüglichen Ortschaften und den bestehenden Zufuhrwegen anzulegen.

Wie sich hiernach der Bau durchgehender Nebenbahnen in der Regel kostspieliger gestaltet als solcher von Sackbahnen, so ist es auch mit dem Betriebe der Fall, da die Berücksichtigung der Anschlüsse an zwei Hauptbahnen eine complicirtere Fahrordnung erheischt, welche den localen Bedürfnissen nur bei einer grossen Zahl von Zügen gerecht werden kann und einen allzu grossen Betriebsapparat erfordert. Jedenfalls ist eine strenge Induvidualisirung im Bau und Betrieb bei einer Sackbahn leichter und besser möglich als bei einer durchgehenden. Auch kann mit einer Sackbahn im Verhältniss zu deren Länge in der Regel ein grösseres, einer Eisenbahnverbindung bedürftiges Verkehrsgebiet aufgeschlossen werden als mit einer durchgehenden, so dass auch nur die erstere als die zweckmässigste Saugwurzel bezeichnet werden kann, welche auf die Hauptbahn belebend einwirkt. Diese Gesichtspunkte werden es im Allgemeinen rechtfertigen, dass in den Gesetzentwurf zunächst ausschliesslich Sackbahnen Aufnahme gefunden haben, deren specielle Tracirungen noch bei Besprechung der einzelnen Linien ihre Motivirung finden werden.

Ausser diesen wirthschaftlichen Rücksichten wurden bei Projectirung der in Frage stehenden Localbahnen gleichmässig der technische Grundsatz festgehalten, dass sämmtliche Projecte sich innerhalb des Rahmens der Bahnordnung für Bayerische Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung bewegen, und dass sogar die in letzterer vorgesehenen äussersten, als zulässig bezeichneten Grenzen nicht berührt wurden.

Als wesentlichstes Moment für die Charakterisirung der Localbahnen in Hinsicht auf Bau und Betrieb enthält diese Bahnordnung in § 27 die Bestimmung, „dass grössere Geschwindigkeiten als 30 Kilometer in der Stunde nicht gestattet werden dürfen," indem unter dieser Voraussetzung jede Bahnbewachung entbehrlich gemacht und eine erhebliche Ersparniss an Personal- und Bahnunterhaltungskosten bewirkt, sowie die Anwendung leichterer Constructionen für Oberbau und Fahrmaterial ermöglicht wird. Dass in dieser Richtung nicht sämmtliche Localbahnen nach gleicher Schablone zu behandeln sind, ist selbstverständlich und richtet sich die Festsetzung der für jede einzelne Linie zu bestimmenden grössten Fahrgeschwindigkeit nach den Verhältnissen der Horizontal- und Verticalprojection derselben, nach deren Lage zu den Verkehrswegen und berührten Ortschaften, sowie nach der jeweiligen Fahrordnung, auf welche die Länge der Linie und die Anschlüsse an die Hauptbahn einwirken.

Was nun zunächst die Horizontal-Projection der Linien betrifft, so wurde vor allem darauf Bedacht genommen, die bestehenden Strassen und Wege soweit als thunlich für die Bahn mitzubenutzen und, wo diess nicht erreichbar war, durch möglichstes Anschmiegen der Trace an dieselben, sowie an bestehende Feldgrenzen die Durchschneidungen von Grundstücken zu vermeiden, um hierdurch die Kosten der Grunderwerbung thunlichst herabzumindern. Weiter wurde behufs Reducirung der Erdarbeiten den Terrainconfigurationen durch thunlichste Anschmiegung der Trace an die Erdwellen Rechnung getragen, was ebenso wie die Verfolgung der Windungen von Wegen und Culturgrenzen die ausgiebigste Anwendung scharfer Curven und kurzer Zwischengeraden erforderte.

Bezüglich der Verticalprojection wurde angestrebt, dass die Bahn überall da, wo sie neben bestehenden Strassen und Wegen sich hinzieht, womöglich in gleiche Höhe mit denselben zu liegen komme, damit die Zufahrt zu den Grundstücken über die Bahn weg an jeder Stelle ermöglicht werde und kostspielige Längswege entbehrlich erscheinen.

Im Uebrigen schmiegen sich die gewählten Tracen auch in verticaler Beziehung soviel als möglich an das Terrain an und folgen fast allen Undulationen desselben, wobei überall da, wo Vortheile hiermit erreicht werden können, die für die specielle Linie angenommene Maximalsteigung zur Anwendung kommt und Gegensteigungen nicht vermieden werden.

Während bei Hauptbahnen, welche dem grossen Verkehre dienen, grössere Steigungen sogar mit sehr bedeutenden Kosten vermieden zu werden pflegen, um die Betriebsverhältnisse thunlichst günstig zu gestalten und grosse Güterzüge für den Massenverkehr noch mit verhältnissmässig grosser Geschwindigkeit transportiren zu können, muss für Localbahnen bei ihrem mässigen Verkehre, ihren kleinen, mit geringer Geschwindigkeit verkehrenden Zügen und ihrer völligen Unabhängigkeit vom durchgehenden Verkehre die Tracirung eine vollständig andere sein und können hier starke, in kurzen Abständen wechselnde Steigungen sowie scharfe Curven mit kurzen Zwischengeraden unbedenklich zugelassen werden.

Es sucht also, kurz gefasst, die Trace der Localbahn allen Undulationen des Terrains in horizontaler wie in vertikaler Beziehung möglichst zu folgen, bestehende Verkehrswege thunlichst mitzubenutzen oder sich an diese sowie an bestehende Feldgrenzen anzulehnen. Für die Wahl der Trace war weiter auch die Bonität der Grundstücke von Einfluss, indem darnach getrachtet wurde, womöglich minderwerthigen Boden für die Bahn zu benutzen, um die guten Felder und Wiesen der Cultur zu erhalten. Bei Benutzung von Strassen war für die Wahl der Seite, auf welche die Bahn zu liegen kommt, ausser den klimatischen und örtlichen Verhältnissen, sodann der Rücksichtnahme auf etwa an der einen oder anderen Seite der Strasse stehende Alleebäume und deren Werth, auch noch massgebend die mehr oder weniger starke Parzellirung der angrenzenden Grundstücke, da hiervon die erforderliche Anzahl der Bahnüberfahrten und Zufahrten zu den von der Strasse abgeschnittenen Feldern oder Wiesen abhängig ist. Was diese Ueberfahrten und Zufahrtsrampen, sowie die Wege längs der Bahn anlangt, so sollen dieselben zwar von der Bahnverwaltung auf deren Kosten ausgeführt werden; es wurden jedoch bei einzelnen Linien mit den Betheiligten Vereinbarungen dahin getroffen, dass der hierzu erforderliche Grund und Boden, soweit er ausserhalb des eigentlichen Bahnkörpers zu liegen kor[illegible], im Eigenthume der Grundbesitzer verbleibt oder dass di[illegible] [illegible]erstellung der Beschotterung dieser Wegeanlagen von den Gemeinden, welchen, soweit es sich nicht um Privatwege handelt, an und für sich die Unterhaltungspflicht obliegt, auf eigene Kosten übernommen wird.

Wie der Bau nach dem Vorgesagten in den einfachsten, nur dem jeweiligen Zwecke entsprechenden Verhältnissen gehalten sein soll, so ist auch der Betrieb dieser Bahnen von dem auf Hauptbahnen üblichen völlig loszulösen und nu[illegible] auf das dem jeweiligen Bedürfnisse zukommende Mass zu beschränken. Bei Fahrgeschwindigkeiten von 20 bis 25 km pro Stunde auf eigenem Bahnkörper, und von 15 km pro Stunde auf solchen Strecken, in welchen die Bahn auf eine von Pferdefuhrwerk gleichzeitig befahrene Strasse zu liegen kommt, ist, da in jedem Moment der Zug so rasch wie das Fuhrwerk selbst zum Stehen gebracht werden kann, jede Bahnbewachung unnöthig, und fällt damit auch die Nothwendigkeit von Schranken und deren Bedienung an Ueberfahrten hinweg.

Die Stationen und Haltestellen, welche in möglichster Nähe der Ortschaften neben den Hauptstrassen und Kreuzungspunkten der Hauptverkehrswege situirt sind, sollen in der einfachsten Weise, mit Ausschluss aller überflüssigen Anlagen, ausgestattet und nur mit dem absolut nothwendigen Personale besetzt werden, für welches als oberster Grundsatz zu gelten hat, überall da, wo es nothwendig ist, beizuhelfen und persönlich einzugreifen, um dadurch zur Vereinfachung und raschen, exacten Abwickelung des Betriebes mitzuwirken.

Nachdem vorstehend die Grundsätze für die Tracirung und Projectirung der Localbahnen im Allgemeinen, wie sie bei den vorliegenden Projecten in Anwendung gekommen sind, dargelegt wurden, sollen im Folgenden die Motive, welche für die Wahl der Spurweite bestimmend waren, erörtert werden.

Ob Normal- oder Schmalspur zur Anwendung kommen soll, wurde für jeden einzelnen Fall speciell untersucht, und wurden die Gründe für die eine oder andere Spurweite gegeneinander abgewogen.

Im Allgemeinen ist für kurze Bahnen die normalspurige Anlage vorzuziehen, da hierin der Regel die Summe der Kosten für Herstellung von Umladevorrichtungen und Geleisen, sowie der kapitalisirten Umladekosten selbst den Mehrkosten für die Normalspur fast gleich kommt, letztere aber den Vortheil des directen Uebergangs geladener Hauptbahn - Güterwagen auf die Localbahn bietet, womit ausser der Ersparniss der beim Umladen vielfach unvermeidlichen Waarenverluste eine Vereinfachung des Betriebes an der Uebergangsstelle verbunden ist.

Aber auch bei längeren, nur localem Verkehre dienenden Bahnen, welche in flachem oder wenig kupirten Terrain zu traciren sind, und für welche auch bei Anwendung der kleineren, für Schmalspur zulässigen Kurvenradien nennenswerthe Vortheile nicht mehr zu erreichen sind, kann die Baukostenminderung für eine Schmalspurbahn gegenüber der Normalspur so gering ausfallen, dass die Vortheile der Normalspur auch hier noch überwiegen.

Für die im Gesetzentwurfe enthaltenen Localbahnen haben die angestellten Untersuchungen ergeben, dass es am vortheilhaftesten sei, dieselben normalspurig auszuführen (bis auf eine) mit Ausnahme nämlich der Localbahn vom Bahnhofe zur Stadt Eichstätt, welche zwar nur 5 km Länge besitzt, aber derartige Terrainschwierigkeiten bietet, dass die Kosten einer normalspurigen Bahn mit den hierfür nöthigen grossen Kurvenradien unverhältnissmässig hoch würden.

Durch Anwenduug der Schmalspur, welche mit 1,0 m festgesetzt wurde, ist es hier auch möglich, einen grösseren Theil der bestehenden Districts- und Staatsstrasse für die Bahn zu benützen, als dies mit der Normalspur der Fall wäre.

Um jedoch auch dieser Bahn die Vortheile des directen Uebergangs der Hauptbahn - Güterwagen auf die Localbahn zukommen zu lassen, ist in Aussicht genommen, nur die Eil- und Stückgüter und für die Umladung besonders geeignete Wagenladungsgüter wirklich umzuladen, sonstige Wagenladungsgüter aber, deren Umladung schwierig oder mit besonderem Waarenverluste verknüpft wäre, mit den Güterwagen der Hauptbahn auf vierachsigen, mit Drehgestellen versehenen Rollbünen (trucks) direct auf die schmalspurige Localbahn überzuführen, eine Vorrichtung, wie sie auf der 4½ km langen Rappoltsweiler Bahn (im Elsass) und auf anderen Bahnen seit einigen Jahren zur Zufriedenheit functionirt.

Die Eisenbahn-Verstaatlichung in Ungarn.

Die Eisenbahn-Verstaatlichung hat am Schluss des Jahres in Ungarn durch das in voriger Nummer erwähnte Uebereinkommen, betreffend die Uebernahme der Siebenbürger Eisenbahn, ihre Fortsetzung gefunden. Man glaubte in der letzteren Zeit allgemein, die weitere Action des Staates auf diesem Gebiete werde nicht so bald wieder aufgenommen werden und man frägt deshalb allenthalben, wann Ungarn aufhören wird, in Eisenbahnen weitere Capitalien zu investiren. Auf diese Frage antwortet ein Artikel des „Oesterr. Oeconomisten“ durch die nachfolgenden beachtenswerthen Bemerkungen:

Die Uebernahme der Siebenbürger Eisenbahn geschieht in einer Form, welche dem Budget keine neuen Lasten aufbürdet, sonst wäre sie an dem Widerstande des Grafen Szapáry gescheitert; der Staat soll vielmehr einen doppelten Vortheil erlangen. Wie bekannt, waren die Kosten der Administration der Siebenbürger Bahn sehr bedeutend und der Staat musste diese in Form der Staatsgarantie bestreiten. Durch die Uebernahme in die staatliche Administration wird ein bedeutender Theil dieser Kosten erspart werden und mit dem auf solche Art gemachten Ersparnissen wird es möglich sein, die Actien successive einzulösen, welche denn auch nicht in Staatsobligationen convertirt werden. Der weitere Vortheil, der dem Staate aus der jüngsten Transaction erwächst, besteht darin, dass das Ungarische Eisenbahnnetz durch die Einverleibung der Siebenbürger Bahn in einem wichtigen Theile ergänzt und zugleich ertragsfähiger gemacht wird. Im Princip war ja die Verstaatlichung dieser Bahn längst eine beschlossene Sache, und es ist nach dem Gesagten durchaus unbegründet, wenn man gegen diese Verstaatlichung etwa finanzielle Bedenken vorbringen wollte.

Es ist freilich eine andere Frage, ob das Geld, welches in den Ungarischen Staatsbahnen investirt ist, sich auch gehörig rentirt. Fasst man diese Frage vom einfachen geschäftlichen Standpunkte auf, dann muss man sie allerdings entschieden verneinen. Ein Blick auf die Ausweise der Ungarischen Eisenbahnen zeigt, dass das Anlagecapital derselben im Durchschnitte sich kaum mit 2½ pCt. verzinst; das Deficit könnte man daher eben so hoch beziffern, und das wäre dann gewiss kein glänzendes Geschäft. Allein hier fasst man diese Frage mit vollem Recht von einer ganz anderen Seite auf. Wir sagen, der Staat hat nicht deshalb eine halbe Milliarde in seine Eisenbahnen investirt, damit sich dieses Capital gut verzinse, sondern deshalb, damit durch die Eisenbahnen die ganze Volkswirthschaft Ungarns auf ein höheres Niveau gebracht werde. Und dieser Zweck ist auch thatsächlich erreicht worden. Man kann sagen, das Areal, welches in Ungarn durch den Ausbau und Betrieb der Ungarischen Staatseisenbahnen mittelbar oder unmittelbar gewonnen hat, beträgt mindestens zehn Millionen Hectare; und wenn im Durchschnitt jeder Hectar nur um 20 pCt. im Werthe gestiegen ist, was keine zu sanguinische Voraussetzung ist — in vielen Gegenden hat sich nämlich das Reineinkommen durch die Eisenbahnen verdreifacht — so beträgt die durch die Eisenbahnen verursachte Werthsteigerung (das Hectar mit 300 fl. und die Wertherhöhung mit 60 fl. gerechnet) bei zehn Millionen Hectaren in runder Summe 600 Millionen Gulden. Es ist also das ganze investirte Capital, vom volkswirthschaftlichen Gesichtspunkt aus betrachtet, mehr als rückvergütet. Und bei einer solchen Auffassung zahlen sich die Ungarischen Staatsbahnen schon ganz gut aus.

Uebrigens ist die Rentabilität der Staatsbahnen, auch rein finanziell betrachtet, in stetem Steigen begriffen. Die Brutto-Einnahme war in den letzten zehn Jahren die folgende: 1873: 5,6 Mill. Guld., 1874: 5,7 Mill., 1875: 6,1 Mill., 1876: 9,1 Mill., 1877: 10,0 Mill., 1878: 10,1 Mill., 1879: 10,5 Mill., 1880: 16,8 Mill., 1881: 18,5 Mill., 1882: 20,3 Mill. Guld. Damit fast im gleichen Schritte wuchs auch der Betriebs-Ueberschuss; dieser war in Millionen Gulden: 1873: 1,5, 1874: 0,9, 1875: 1,4, 1876: 2,4, 1877: 2,7, 1878: 3,0, 1879: 2,5, 1880: 4,9, 1881: 6,8, 1882: 7,3 Mill. Guld.

Wie aus dieser Zahlenreihe ersichtlich, ist die Steigerung in den letzten Jahren eine progressive, und das ist auch ganz natürlich, denn der Ausbau der Vicinalbahnen hat erst in jüngster Zeit begonnen. Die Vicinalbahnen verursachen dem Staate keine Lasten und doch haben die Staatsbahnen wesentlichen Nutzen von ihnen. Auch der für den Eisenbahnverkehr so wichtige Fabriksbetrieb datirt seinen Aufschwung aus den letzten drei Jahren, seitdem das Gesetz über die den Fabrik-Etablissements gewährten Steuer- und sonstigen Begünstigungen ins Leben trat und zur Folge hatte, dass circa 50 neue Fabriken entstanden und einige Hundert Etablissements ihren Betrieb vergrösserten. Ungarn kann aus der Hebung seiner Industrie vielleicht noch eine stärkere Vermehrung der Frachten erhoffen, als aus der Hebung der Landwirthschaft, doch muss auch diese letztere berücksichtigt werden. Da finden wir nun, dass diese sich im letzten Decennium ganz ausserordentlich gehoben hat, wie aus den folgenden Zahlen ersichtlich ist, welche das Endresultat in Millionen Hectoliter veranschaulichen:

Jahr	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer	Mais	Erdäpfel
1873:	13,03	6,27	9,51	12,42	12,24	8,41
1874:	19,83	11,98	12,00	14,02	7,60	15,51
1875:	16,29	10,33	7,27	7,82	28,13	14,44
1876:	17,32	8,78	10,63	13,85	22,96	17,41
1877:	25,88	13,14	11,48	14,13	19,10	16,20
1878:	36,46	18,07	16,04	21,20	36,24	32,42
1879:	17,33	8,24	8,77	13,48	23,24	15,85
1880:	26,18	11,81	17,03	21,72	34,80	31,02
1881:	29,60	13,62	13,04	16,84	28,86	30.39
1882:	43,76	17,16	18,95	23,78	37,87	42,71

Wer die Bestrebungen der Ungarischen Landwirthe mit Aufmerksamkeit verfolgt, weiss es, dass überall im Lande jetzt daran gearbeitet wird, neben dem Körnerbau auch die Viehzucht und die landwirthschaftlichen Industrien zu heben. Alle diese Betriebe bringen grosse Quantitäten auf den Markt und ihre Producte ertragen die Fracht eines sehr weiten Weges. Der Fortschritt der Ungarischen Landwirthschaft kommt den Staatseisenbahnen zu Gute, andererseits aber können gerade die Staatseisenbahnen das Meiste im Interesse der Landwirthschaft thun; in dieser letzteren Beziehung kann man sich wohl auf die Tarifpolitik der Amerikanischen Eisenbahnen berufen. Ungarn muss immer mehr den Wettkampf auf dem Weltmarkte bestehen und dazu erscheinen unsere Privateisenbahnen nicht befähigt. Die Verstaatlichung der Ungarischen Eisenbahnen hat aber gewiss nach dieser Seite hin eine sehr grosse Bedeutung. Die Uebernahme der Siebenbürger Eisenbahn durch den Staat muss also aus den angeführten Gesichtspunkten beurtheilt werden; geschieht dies aber, dann zeigt sie nur neuerdings, dass Ungarn auf dem Gebiete der Verkehrspolitik seine Aufgabe sehr ernst nimmt und bisher allen Grund hat, mit den erzielten Resultaten sehr zufrieden zu sein.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

Sitzung am 4. December 1883.

Vorsitzender: Herr Geh. Ober-Regierungsrath Streckert.
Schriftführer: Herr Regierungs- und Baurath Jungnickel.

Der Vorsitzende giebt einen Rückblick auf die Thätigkeit des Vereins in dem mit dieser Sitzung abschliessenden Vereinsjahr, woraus Folgendes hervorzuheben ist: es wurden 9 regelmässige Versammlungen und 14 Commissionssitzungen abgehalten, welch erstere durchschnittlich von 72 Mitgliedern und 3 Gästen besucht waren und in welchen 19 theils grössere, theils kleinere Vorträge gehalten worden sind. 3 Excursionen wurden unternommen, eine nach der Hygiene-Ausstellung, eine zur Besichtigung mehrerer Secundärbahnen im Königreich Sachsen und eine dritte als Probefahrt auf einem mit der Honigmann'schen feuerlosen Maschine ausgerüsteten Dampfschiff auf der Spree. — Die Zahl der Vereinsmitglieder betrug am 1. Januar 1883 374, heute 388; neu aufgenommen wurden 32 Mitglieder. Der Verein steht gegenwärtig mit 8 anderen Vereinen im In- und Auslande bezüglich des Austausches der Publicationen in Verbindung. Das Ergebniss der Neuwahl des Vorstandes für 1884 ist die Wiederwahl der bisherigen Vorstandsmitglieder, und zwar sind gewählt:

Herr Geh. Ober-Regierungsrath Streckert als Vorsitzender,
„ Oberst Golz als Stellvertreter des Vorsitzenden,
„ Regierungs- und Baurath Jungnickel als Schriftführer,
„ Eisenbahn-Bauinspector Lantzendörffer als Stellvertreter des Schriftführers,
„ Verlagsbuchhändler W. Ernst als Cassenführer,
„ Regierungs- und Baurath Mellin als Stellvertreter des Cassenführers.

Herr Fabrikbesitzer Naglo spricht über elektrische Vorrichtungen für Feuersignale und Feuermeldungen. Diese Vorrichtungen, welche für den umfangreichen Besitz der Eisenbahnverwaltungen von grösster Bedeutung sind, lassen sich in zwei Hauptgruppen theilen, in Feuerentdecker und Feuermelder. Einer der ältesten Apparate besteht aus zwei Metallstäben, von denen der eine fest steht, während der andere sich vertical verschieben lässt; die beiden in der Mitte der Stäbe befindlichen Contactpunkte sind von einander entfernt gehalten durch ein Stück Talg, Wachs oder eine sonstige leicht schmelzbare, aber nicht leitende Substanz; schmilzt letztere durch ein in der Nähe ausgebrochenes Feuer, so treffen sich die beiden Contacte, der Stromkreis wird geschlossen und das mit dem Apparat verbundene Läutewerk ertönt. Eine spätere Einrichtung gewährte die Einstellung des Apparates auf eine Minimal- und Maximaltemperatur; zwei Stäbe aus verschiedenen Metallen, deren Ausdehnungscoëfizienten möglichst weit von einander stehen, sind auf einander gewalzt und zu einer Spirale geformt; wenn bei erhöhter Temperatur des einen Metalls die Spirale sich öffnet, trifft das äusserste Ende auf den festen Contact und hält die Kette so lange geschlossen, bis die Temperatur wieder sinkt. Bei einer dritten Einrichtung wird der Schluss des Stromes durch die bei erhöhter Temperatur steigende Säule eines damit verbundenen Quecksilber-Thermometers veranlasst. Derartige Thermometer können in beliebiger Anzahl innerhalb einer Werkstatt, eines Magazins, Stationsgebäudes oder dergl. aufgestellt und durch dünne, leicht verbrennbare oder leicht schmelzbare Drähte verbunden werden; wird die Leitung irgendwo ledirt, so wird der Stromkreis unterbrochen, ein Relais angesprochen und dadurch der Schluss der Localleitung verursacht. Es erfolgt hier also nicht ein Schliessen der Kette oder des Stromkreises für ein Signal, sondern ein Oeffnen der Kette, und diese Einrichtung wird meistens bei den Feuermelde-Anlagen angewendet. Solche Anlagen, bei welchen im Zustand der Ruhe fortwährend Strom in den Leitungen kursirt (Ruhestrom-Anlagen gegenüber den Arbeitsstrom-Anlagen) haben u. A. den Vortheil, dass sich jede Störung in der ganzen Anlage sofort selbstthätig entdeckt.

Die Feuermelder besitzen meist ein Uhrwerk, welches von dem Feuer Meldenden in Bewegung gesetzt wird; das auf einer der rotirenden Axen sich befindende Typenrad öffnet und schliesst abwechselnd den Stromkreis, in welchem sich der Melder befindet. Wird nun dieses Schliessen und Oeffnen des Stromkreises in ein bestimmtes System gebracht, so lassen sich verschiedene Morse-Zeichen bilden, die automatisch von jedem Melder gegeben werden können und die Centralstation benachrichtigen. Der Vortragende zeigt derartige, von der Firma Siemens & Halske und in seiner eigenen Fabrik hergestellte Apparate vor und erläutert dieselben näher. — Bei der Herstellung der Leitungen wendet man entweder das sogenannte Strahlen- oder das Schleifensystem an; bei dem ersteren gehen die Leitungen von der Centrale aus und verzweigen sich so, dass die letzte Stelle zur Erde abgeleitet ist, während bei dem Schleifensystem die Leitung zur Centrale zurückkehrt.

In der an diesen Vortrag sich anschliessenden Discussion wird darauf hingewiesen, dass die in den Strassen Berlins angebrachten Feuermelder derartig zu gebrauchen sind, dass nach Zerschlagen einer dünnen Glasscheibe auf einen Knopf gedrückt wird, welcher das Uhrwerk des mit der Centralstelle verbundenen Meldeapparates in Bewegung setzt.

Durch Abstimmung in üblicher Weise werden aufgenommen: als einheimische Mitglieder die Herren Regierungs-Baumeister G. Albrecht, Hauptmann im Nebenetat des grossen Generalstabes Budde, Major in der Eisenbahnabtheilung des grossen Generalstabes v. Massow, Eisenbahn-Maschineninspector Aug. Meyer, als auswärtiges Mitglied Herr Bahningenieur Theod. Schmidt in Flensburg.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neu eröffneter Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Von der geschäftsführenden Direction ist die Zurechnung der am 22. December v. Js. für den allgemeinen Verkehr eröffneten Strecke Gerolstein-Prüm gemäss § 3 No. 2 des Vereinsstatuts ausgesprochen worden.

Diese, nach der Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung betriebene Strecke ist der Königlichen Eisenbahndirection (linksrh.) zu Köln unterstellt und enthält die Stationen ab Gerolstein: Müllenborn (6,4 km), Buedesheim (10,5 km), Gondelsheim (16,1 km), Wilwerath (19,2 km) und Prüm (24,8 km). Auf der Haltestelle Buedesheim findet nur Personenverkehr statt.

Aus dem Deutschen Reich.

Die Verstaatlichung der Preussischen Eisenbahnen hat in dem abgelaufenen Jahre weitere sehr erhebliche Fortschritte gemacht. Hat auch die Verstaatlichung der letzten grösseren Privatbahn, Berlin-Hamburg, von der Staatsregierung noch nicht durchgeführt werden können — so ist doch, nachdem alle übrigen grösseren Privatbahnen in die Hände des Staates gelangt sind, daran nichts mehr zu ändern, dass das Staatsbahnsystem in Preussen ebenso wie in den übrigen Theilen des Deutschen Reiches das allein herrschende gewordene ist und dass, wenn hier oder dort noch Privatbahnen bestehen, welche nicht rein localen Zwecken dienen, ihr Ankauf nur eine Frage der nächsten Zeit ist. Sowohl von rechtlichem, als von wirthschaftlichem Standpunkt wird man daher die Eisenbahnen von jetzt ab lediglich als Theile des Staatsorganismus anzusehen haben.

Die grossen Aufgaben, welche die Deutschen Eisenbahnen in der Entwickelung des nationalen und internationalen Verkehrs leisten müssen, haben damit eine ganz andere Basis erhalten und werden nach anderen wirthschaftlichen Grundsätzen, nach einem anderen Verwaltungssystem durchgeführt werden, als solches bei dem s. g. gemischten Eisenbahnsystem möglich war.

So grosse Verdienste sich auch der Privatbahnbetrieb um den grossen Verkehr erworben hat, wie die Gegner desselben selbst durchgängig zugestehen müssen, so lässt sich doch an der Thatsache, dass sie der Staatsbahn-Idee weichen müssen, nichts mehr ändern.

Der staatswirthschaftliche Gedanke, dass die Eisenbahnen in erster Linie nicht zur Erzielung einer hohen Rente, sondern zur möglichsten Förderung volkswirthschaftlicher Interessen dienen sollen, wird sich folgeweise immer mehr Geltung verschaffen. und der Ausbau des Bahnnetzes wie die Eisenbahn-Tarifpolitik wird sich nach diesem neuen Princip an erster Stelle richten müssen. Hoffen wir, dass diese Wandlung für unser Deutsches Reich Segen bringen möge.

Zur Verstaatlichung der Berlin-Hamburger Eisenbahn. Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft ist Seitens des Ministers der öffentlichen Arbeiten und des Finanzministers zu einer weiteren Conferenz in der Verstaatlichungs-Angelegenheit eingeladen. Damit verbunden ist die Ankündigung, dass die Staatsregierung auf Grund des Artikels 42 des Eisenbahngesetzes von 1838 die Uebernahme des Berlin-Hamburger Eisenbahn-Unternehmens unter den in jenem Paragraphen ausgesprochenen Modalitäten bewirken wolle. Das fragliche Rescript lautet:

Berlin, 26. December 1883. Mit der Grossherzoglich Mecklenburg-Schwerinschen und mit der Regierung der freien und Hansestadt Hamburg sind — wie der Direction bekannt geworden sein wird — betreffs des Uebergangs der Berlin-Hamburger Eisenbahn resp. der Hamburg-Bergedorfer Bahn auf den Preussischen Staat Verhandlungen gepflogen, welche zu einem vorläufigen Abschluss geführt haben. Die Verträge harren der verfassungsmässigen Genehmigung. In der Voraussetzung, dass diese ertheilt, auch die von der Generalversammlung der Actionäre am 12. October c. beschlossene Statutenänderung inzwischen allseitig genehmigt und in das Handelsregister eingetragen werden wird, sind wir geneigt, die Verhandlungen mit der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft über die den Actionären für die Abtretung ihrer Rechte zu gewährende Abfindung alsbald fortzusetzen und den Abschluss einer, wie wir nach dem Ergebniss der inzwischen stattgehabten Erörterungen annehmen dürfen, beide Theile befriedigenden gütlichen Vereinbarung vorzubereiten. Zu dem Ende, insbesondere auch zum Zweck der Aufklärung über noch einige, die Verkehrs- und Finanzlage des Unternehmens betreffende Punkte, werden die dortseitigen Herren Commissarien auf

Dienstag, den 8. Januar k. J., Vormittags 11 Uhr (im kleinen Sitzungssaale des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten) zu einer weiteren Conferenz hierdurch eingeladen. Um indess im Staatsinteresse Nichts zu versäumen, kündigen wir hiermit zugleich der Berlin - Hamburger Eisenbahn - Gesellschaft auf Grund des § 42 Nr. 3 des Gesetzes vom 3. November 1838 (G.-S. S. 505 ff.) schon jetzt für alle Fälle, die auf Uebernahme der Berlin - Hamburger Eisenbahn gerichtete Absicht an, so dass die Uebergabe des Unternehmens an den Staat event. spätestens zum 1. Januar 1885 zu erfolgen hätte.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten (gez. Maybach.) — Der Finanzminister (gez. Scholz.)

Von Berliner Blättern spricht sich der „Berl. Börs.-Cour." wie folgt über das Rescript aus: Die Ankündigung ist in dem Sinne aufzufassen, dass die Eigenthumsübernahme auf Grund dieses Paragraphen zum 1. Januar 1885 verlangt wird. Ueber die Auffassung betreffs der der Bahn zu gewährenden Abfindung ist in dem ministeriellen Rescript keine Angabe gemacht. Der Streit dreht sich bekanntlich darum, ob das Erträgniss des laufenden Jahres mit in die Durchschnittsberechnung hineinzuziehen sei, ob nicht. Diese Frage wird indess überhaupt nicht practisch werden, denn zugleich mit der Ankündigung des Uebernahmeverlangens des Staates beruft der Minister die Delegirten des Verwaltungsraths und der Direction der Berlin - Hamburger Eisenbahngesellschaft zu einer erneuten Conferenz in das Berathungszimmer des Arbeitsministeriums auf den 8. Januar 1884 Vormittags ein. Der Minister lässt in seinem Rescript durchblicken, ohne etwas Bindendes und Positives in dieser Beziehung auszusprechen, dass man eine gütliche Einigung betreffs der Abfindung der Actionäre der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft erhoffe.

Dagegen äussert sich der „Berliner Actionär" folgendermassen: „Die Angelegenheit gelangt hiermit genau in die Wege, die wir seit Monaten angedeutet haben. Auch unsere Angaben über die Grundlagen für die Berechnung der eventuellen Entschädigung im Falle der zwangsweisen Enteignung werden sich bestätigen. Der Staat bezahlt, falls die Gesellschaft nicht zu gütlicher Einigung die Hand bietet, an die Gesellschaft den 25fachen Betrag derjenigen jährlichen Dividende, welche an sämmtliche Actionäre im Durchschnitt der letzten 5 Jahre vor der Ankündigung der Uebernahme ausbezahlt worden ist. Das bestimmt einfach das Gesetz von 1838 im § 42 unter 4a. Wenn daher die Börse noch gestern annahm, dass auch die auf 20 pCt. geschätzte Dividende des noch nicht einmal abgeschlossenen Jahres 1883 in die Rechnung hinein bezogen werde, befand sie sich entschieden auf einem Irrwege".

Wir sind der Ansicht, dass, bevor die Zustimmung des Mecklenburgischen und Hamburgischen Staats zu der von der Berlin-Hamburger E.-G. nachgesuchten Statut-Aenderung in bindender Weise erfolgt ist, ein neues Angebot der Preussischen Regierung überhaupt nicht erfolgen wird und alle Mittheilungen über die Höhe desselben lediglich Conjecturen sind. — Man wird daher gut thun, ruhig diesen Moment abzuwarten.

Personal-Nachrichten.

Haehner †. Am 23. December v. J. starb, nach Mittheilung des Centralblattes der Bauverwaltung, in Köln, 72 Jahre alt, der Geheime Regierungsrath und frühere Königl. Eisenbahndirector Johann Haehner. Er gehörte zu den namhaftesten älteren preussischen Eisenbahntechnikern und ist hauptsächlich bekannt durch die Ausführung der Saarbrückener und Deutz - Giessener Bahn von Ende der vierziger bis Anfang der sechziger Jahre. Zwischen beiden Bauausführungen war er eine Zeit lang technisches Mitglied des Eisenbahn-Commissariats in Köln. Von 1882 bis zur Verstaatlichung 1880 gehörte er der Direction der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft an und war er in dieser Stellung bei der Ausführung der Emscherthalbahn (Dortmund - Ruhrort) und der Venlo-Hamburger Bahn thätig. Bei der Verstaatlichung der Köln - Mindener Bahn 1880 trat Haehner in den Ruhestand und lebte seitdem in Köln, wo er auch langjähriges Mitglied des Central-Dombauvereins war.

Die Eisenbahn-Directoren Franz Ulrich, Mitglied der Königlichen Eisenbahn - Direction zu Elberfeld, Wilhelm Eduard Klemme, Director des Königlichen Eisenbahn - Betriebsamtes zu Erfurt, Hugo Schmoeckel, Mitglied der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Magdeburg, Dr. jur., Friedrich Panthel, Mitglied der Königlichen Eisenbahn - Direction zu Frankfurt a. M., Robert Axel Schultz, Mitglied der Königlichen Eisenbahn - Direction zu Bromberg, Theodorich Rosseck, Mitglied der Königlichen Eisenbahn-Direction (linksrheinische) zu Köln und Friedrich Seydel, z. Z. Hülfsarbeiter im Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Berlin, sind zu Regierungsräthen ernannt worden.

Eisenbahn-Vorarbeiten.

Die Königliche Eisenbahn-Direction zu Erfurt ist beauftragt worden, neben den bereits angeordneten generellen Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Pratau über Kemberg, Schmiedeberg und Dommitzsch nach Torgau nebst Abzweigung von Schmiedeberg oder einem anderen geeigneten Punkte über Düben nach Eilenburg auch solche für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung: a) von demselben Ausgangspunkte über Dorna, Trebitz, Splau und Dommitzsch nach Torgau, b) von Düben nach Bitterfeld, anzufertigen.

Aus dem Bericht über die Bauausführungen der Preussischen Staatsbahnen.

Diesem dem Abgeordnetenhause vorgelegten diesjährigen Bericht ist eine Uebersicht der für Eisenbahn-Neubauten seit 17. Februar 1868 bis Ende September 1883 bewilligten resp. verwendeten oder noch verfügbaren Summen beigefügt. Danach sind:

	bewilligt	erspart
a) durch besondere Gesetze .	1 067 705 381 *M.*	84 076 168 *M.*
b) durch das Extraordinarium des Etats	24 919 050 „	913 488 „

Zur Verfügung geblieben:		verausgabt	im Bestand
ad a)	983 629 223 *M.*	750 971 913 *M.*	233 403 633 *M.*
ad b)	24 005 561 „	13 036 812 „	10 970 200 „

Ueber den Baustand der einzelnen Bahnlinien giebt der Bericht ausführliche Auskunft, wobei man bemerken kann, dass die Angaben über die voraussichtlichen Eröffnungstermine (wahrscheinlich, weil die Angaben des Berichts neueren Datums) von dem im Eisenbahnetat angegebenen (siehe Jahrg. 1883 No. 92 S. 1239) mehrfach abweichen. Wir werden über denselben besonders referiren.

Aus dem Preussischen Abgeordnetenhaus.

Der Generalbericht und Specialberichte der Commission des Abgeordnetenhauses zur Vorberathung des Gesetzentwurfs, betr. den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat, sind soeben im Druck zur Vertheilung gelangt. Sämmtliche (6) vorgelegten Verträge wurden, wie im Laufe der Commissionsberathungen bereits mitgetheilt ist, mit der erheblichen Majorität von 17 resp. 16 gegen 3 resp. 4 Stimmen von der Commission genehmigt. — Die Erklärung, welche bei Berathung des § 10 des Gesetzentwurfs der Regierungscommissarius bezüglich der Grundzüge des in dieser Session dem Landtage vorzulegenden Gesetzentwurfs, betr. die communale Besteuerung der Eisenbahnen, abgegeben hat, besagte nach dem Generalbericht im Allgemeinen Folgendes:

Dass die Vorlage eines Gesetzentwurfs, durch welchen auch die Communalbesteuerung der Eisenbahnen geregelt werde, noch in der laufenden Landtagssession erfolgen solle, sei bereits von der Regierung zugesagt worden. Auf eine materielle Erörterung der Bestimmungen dieses in der Aufstellung begriffenen Entwurfs könne selbstredend zwar zur Zeit nicht eingegangen werden, schon weil dieselben noch nicht definitiv festgestellt seien. Dagegen stehe ein Bedenken nicht entgegen, über einige Grundzüge der in Aussicht genommenen gesetzlichen Regelung in so weit Mittheilung zu machen, als ein Einverständniss der betheiligten Ressorts über dieselben bestehe und den Missständen in der bisherigen Veranlagung dadurch abgeholfen werde. In letzterer Beziehung habe man es zunächst als einen besonderen Missstand empfunden, dass die Heranziehung des Staatseisenbahnbetriebes zur Communalsteuer bisher auf das Geltungsgebiet der Städteordnung beschränkt sei. Dem werde abgeholfen durch die in Aussicht stehende Vorlage, nach welcher für den ganzen Bereich der Monarchie von den Land- und Stadtgemeinden der Staatseisenbahnfiscus zur Communalsteuer herangezogen werden solle. Bei der Berechnung des steuerpflichtigen Reinertrages, welcher auf die steuerberechtigten Gemeinden zur Vertheilung komme, trete der unverkennbare Uebelstand hervor, dass zur Zeit die Reinertragsberechnung für jeden Directionsbezirk getrennt erfolge und deshalb mit der bei erheblichen Erweiterungen des Staatseisenbahngebietes unvermeidlichen Verschiebung der Verwaltungsbezirke wesentlichen, auf den Steuerertrag der betheiligten Gemeinden direct zurückwirkenden Aenderungen unterliege. Nach der in Aussicht stehenden Gesetzesvorlage solle der steuerpflichtige Reinertrag nicht mehr getrennt nach Directionsbezirken, sondern für den Gesammtbereich der Staatseisenbahnverwaltung berechnet werden, so dass eine Aenderung durch Verschiebung der Verwaltungsbezirke ausgeschlossen sei. Die Vertheilung des steuerpflichtigen Reinertrages auf die steuerberechtigten Gemeinden habe bisher nach dem Verhältnisse der baar in die Stationscasse fliessenden Brutto-Einnahmen stattgefunden und sei daher mit der grossen Unzuträglichkeit verbunden gewesen, dass solche Gemeinden, deren Stationen meist in überwiegender Fracht expediren und daher nur geringe Baareinnahmen haben, einen nur geringen Antheil des steuerpflichtigen Reinertrages veranlagen dürfen, obgleich die Communallast durch die Station — dem Umfange derselben entsprechend — beträchtlich gesteigert werde. Hier werde die Abhülfe durch eine anderweite Vertheilung des Reinertrages geschaffen. Letztere solle künftig nicht mehr nach den Einnahmen, sondern nach den auf die einzelnen Stationen entfallenden Ausgaben für Gehälter und Löhne erfolgen, weil man annehme, dass die Höhe dieser Ausgaben einen zuverlässigeren Massstab für die Bedeutung der Station und die ihr entprechende Steigerung der Communallasten der betreffenden Gemeinde abgebe.

Wismar-Rostock.

Durch die am 22. v. M. erfolgte Eröffnung der 54 km langen Secundärbahn von Wismar über Doberan nach Rostock, welche in einer Entfernung von drei bis sechs Kilometer längs der Ostseeküste hinläuft, hat das strategische Bahnnetz unserer Küstenlande eine sehr wichtige Vervollständigung erhalten. Von der äussersten deutschen Grenzstadt im Norden, Hadersleben, läuft jetzt über Apenrade, Flensburg, Schleswig, Eckernförde, Eutin, Lübeck und Wismar nach Rostock eine ununterbrochene Küstenbahn in der Entfernung von zwei bis 7 Kilometer vom Meere. Die ca. 74 km lange Strecke von Rostock nach Stralsund ist bisher noch ohne directe Küstenbahn und die Benutzung einer Bahn zwischen beiden Städten erfordert einen Umweg von ca. 80 km über Neu-Brandenburg. Von Stralsund aus ist wieder eine Küstenbahn über Greifswald, Stettin, Stolpe, Danzig, Königsberg, Insterburg nach Memel an der russischen Grenze vorhanden. Um die empfindliche Lücke zwischen Rostock und Stralsund auszufüllen, wünscht die Preussische Regierung schon seit längerer Zeit den Bau einer directen Secundärbahn unweit der Küste über Ribnitz und Dammgarten, es hat sich für dieselbe aber bis jetzt kein Privat-Unternehmer gefunden, da der mercantile Verkehr zwischen diesen beiden alten Hansestädten nur ziemlich unbedeutend ist und die Bahn schwerlich rentiren dürfte. Die Preuss. Regierung beabsichtigt desshalb nach Angabe der Neuen Pr. Ztg. diese Secundärbahn selbst zu bauen, da die Sicherheit der deutschen Küsten gegen Landungen feindlicher Flotten von der grössten Bedeutung ist, so dass alsdann eine ununterbrochene Eisenbahn von der Russischen bis zur Jütländischen Grenze längs der Ostseeküste vorhanden sein wird.

Die Ungarischen und die Preussischen Staatsbahnen.

Die Ungarischen Staatsbahnen haben, wie der „Pester Lloyd" meldet, den Preussischen Staatsbahnen die Ausnahmetarife, welche am 15. September d. J. für die wichtigsten Hafenartikel, hauptsächlich für die aus Deutschland nach Ungarn importirten Waaren, normirt worden sind, gekündigt. Der Grund dieser Kündigung liegt in der bekannten Weigerung der Preussischen Staatsbahnen, für den Getreideverkehr Ungarischer Provenienz im Transitverkehr durch Deutschland jene Frachtermässigungen zuzugestehen, welche Deutscherseits bereits seit Jahren Rumänischen Provenienzen zugewendet werden. Eine gänzliche Unterbrechung des Verbandsverkehrs ist aber von keiner Seite beabsichtigt, und es wird nur eine Umarbeitung der Ausnahmetarife durchgeführt, in der Weise, dass bei den neuen Tarifen, welche am 1. Januar 1884 in Kraft treten sollen, Deutscherseits die bisherigen ermässigten Frachtsätze, von Oesterreichisch-Ungarischer Seite die im Umschlagverkehr mit Laube bewilligten Frachtsätze zur Verfügung gestellt werden. Die für die Deutschen Importartikel in dieser Weise resultirenden neuen Frachten sind bis zu 100 *M.* pro Wagen höher als die bisherigen Sätze, während für Exportartikel, wie Mineralwasser, Tabak, Pflaumen etc., in Folge der Emässigungen, welche von Seite der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen schon bisher im Umschlagverkehr bis Laube bewilligt wurden und die nunmehr auch dem directen Bahnwege zugestanden werden, theilweise überhaupt keine Frachterhöhung, theilweise aber nur eine solche von 10—20 *M.* pro Wagen eintreten dürfte. (Ob und inwieweit diese Angaben des P. L. begründet sind, müssen wir fürerst dahingestellt sein lassen. D. R.)

Weimar-Geraer Eisenbahngesellschaft.

Gegen Mitte des nächsten Monats findet nach Angabe des „Leipz. Tagebl." in Jena eine Sitzung des Aufsichtsrathes der Weimar-Geraer Eisenbahngesellschaft statt, auf deren umfangreicher Tagesordnung auch die Berathung über einen Abschluss mit der Königlichen Eisenbahndirection in Erfurt steht, betreffend die Gemeinschaftlichkeit der Diensteinrichtung auf dem Bahnhofe Weimar. Nach dem „Leipz Tagebl." handelt es sich darum, der Staatsbahn den beiderseitigen Betrieb auf Bahnhof Weimar allein zu überlassen und zu diesem Zwecke das gesammte, sehr ausgedehnte Bahnhofsterrain der Weimar-Geraer Bahn in Weimar der Staatsbahn zu überweisen. Den colossalen Verkehrsverhältnissen der Thüringischen Staatsbahn gegenüber, die bekanntlich nun seit 37 Jahren im Betriebe ist, erweist sich ihr Bahnhofsterrain in Weimar nicht im Entferntesten ausreichend, ohne dass sich Gelegenheit vorfände, dieser Calamität anders zu begegnen, als durch die Benutzung des Bahnhofsterrains der Weimar-Geraer Bahn.

Eisenbahnproject Themar-Schleusingen-Grossbreitenbach.

Diese projectirte Bahn, welche der Preussischen Kreisstadt Schleusingen den langersehnten Anschluss an das Eisenbahnnetz bringen und zugleich das gewerbereiche Meininger Unterland aufschliessen soll, wird von den interessirten Stellen eifrigst gefördert. Das Comité hat bereits die Vorarbeiten, zunächst auf der Strecke Themar-Schleusingen, durch den Kreis-Bauinspector Hehl vornehmen lassen, welcher die Pläne etc. dem Comité auch schon übergeben hat. Die Kosten sind darin auf 700 000 *M.* veranschlagt worden. Die Interessenten sind bereit, zur Ausführung der Bahn namhafte Opfer zu bringen. So wird aus Schleusingen berichtet, dass die dortige Stadtverordnetenversammlung beschlossen hat, den für die Eisenbahn nöthigen Grund und Boden im Bereiche der Stadt kostenfrei herzugeben. Die Bahn soll bei Themar an die Werrabahn anschliessen und demnächst über Schleusingen nach Grossbreitenbach bis zu der Bahn Gehren-Grossbreitenbach weitergeführt werden.

Pferdebahn in Gera.

Aus Gera schreibt man dem „Leipz. Tagebl.": Baurath Plessner in Gotha hat von der hiesigen Stadt die Concession zum Bau einer Pferdebahn dahier erhalten. Die Bahn soll nach dem Plan des Bauunternehmers nicht allein dem Personenverkehr dienen, sondern auch für den Güter- und Kohlentransport eingerichtet werden. Zu diesem Zwecke sollen von den Hauptgeleisen der Bahn ab Nebengeleise in alle an bezw. in der Nähe der Bahn gelegenen grösseren Fabriken gelegt werden, um in die Fabrikhöfe Kohlen ein- und bezw. aus denselben herausfahren zu können; ingleichen wird die Bahn mit dem Thüringer Güterbahnhof und dem demnächst hier anzulegenden Sächsischen Bahnhof verbunden werden, so dass der Güterverkehr zwischen den Bahnhöfen und den Fabriken ein ganz directer sein wird. Herr Plessner hat sich bereits mit den Fabrikanten in Verbindung gesetzt, um den Umfang des der Bahn zufallenden Güterfuhrgeschäfts zu ermitteln. Die Hauptbahn wird 4½ km lang und etwa 200 000 *M.* kosten.

Westerwaldbahn.

Die Verhandlungen mit den Kreisen wegen Leistung von Zuschüssen u. s. w. für die Baukosten der Bahnen Hadamar-Westerburg und Altenkirchen-Hachenburg, die schon durch das Gesetz vom 25. Januar 1881 in Aussicht genommen wurden, sind erst neuerdings zum Abschluss gelangt. Auch die Mainz-Ludwigshafener Eisenbahngesellschaft hat 800 000 *M.* vertragsmässig für den Bau von Altenkirchen-Hachenburg und von Hadamar-Westerburg zugeschossen. Für letztere Linie ist somit die Ausführung der speciellen Vorarbeiten jetzt im Gange, für erstere vollendet.

Fischhausen-Palmnicken.

Wie aus Königsberg gemeldet wird, wird die im Bau vollendete Eisenbahn Fischhausen-Palmnicken von der Direction der Ostpreussischen Südbahn vorläufig für die Firma Stantien & Becker zur Benutzung freigegeben. Die genannte Firma wird noch eine Verbindungsbahn von Palmnicken nach Craxtepellen auf eigene Kosten und nur für ihren eigenen Bedarf bauen lassen. Die Fischhausen-Palmnicker Eisenbahn soll im Juni 1884 auch für das Publikum eröffnet werden.

Casseler Stadtbahngesellschaft.

Die Eintragung der mittels Gesellschaftsvertrag vom 28. v. Mts. neugegründeten Actiengesellschaft mit der Firma „Stadtbahngesellschaft" in das Handelsregister ist bereits am 17. d. Mts. beantragt worden und am 21. erfolgt. Hiernach ist der Zweck der Gesellschaft der des Baues, Erwerbes und Betriebes von Strasseneisenbahnen in und bei Cassel, und zwar zunächst für die Strecke Königsplatz-Friedhof sowie ferner der Herstellung von Anlagen, welche zur Hebung des Verkehrs auf denselben beitragen. Der Erwerb bezieht sich wohl auf die eventuelle spätere Acquisition der im Besitze der Vereinsbank befindlichen Trambahn Cassel (Königsplatz)-Wilhelmshöhe. Das Actiencapital im Betrage non 90 000 *M.* ist in 300 au porteur lautende Actien à 300 *M.* getheilt. Mitglieder des Vorstandes sind sämmtlich in Cassel wohnhaft. Als Vorsitzender zeichnet Herr Knetsch, als dessen Stellvertreter Architect H. Schmidtmann.

November-Einnahmen.

Die im Reichseisenbahn-Amt aufgestellte, im „R.-Anz." veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat November v. J. ergiebt für die 52 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, nachstehende Daten:

Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im November v. J.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: im Ganzen (mit 30 460,57 km Betriebslänge) bei 41 Bahnen mit zusammen 27 278,65 km höher und bei 11 Bahnen mit zusammen 3 712,92 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 38 Bahnen mit zusammen 8 135,63 km höher und bei 14 Bahnen mit zusammen 22 324,94 km (darunter 5 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben im Ganzen (mit 30 460,57 km Betriebslänge) bei 43 Bahnen mit zusammen 28 221,19 km höher und bei 9 Bahnen mit zusammen 2 239,38 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 42 Bahnen mit zusammen 26 121,75 km höher und bei 10 Bahnen mit zusammen 4 338,82 km (darunter 3 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Monate des Vorjahres.

Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war vom 1. Januar bis Ende November v. J.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des Jahres 1883 mit dem Definitivum des Vorjahres: im Ganzen (mit 30 460,57 km Betriebslänge) bei 46 Bahnen mit zusammen 29 245,84 km höher und bei 6 Bahnen mit zusammen 1 214,73 km geringer, als in demselben Zeitraume

des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 41 Bahnen mit zusammen 27 366,08 km höher und bei 11 Bahnen mit zusammen 3 094,40 km (darunter 2 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: im Ganzen (mit 30 460,57 km Betriebslänge) bei 48 Bahnen mit zusammen 29 721,29 km höher und bei 4 Bahnen mit zusammen 739,28 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 44 Bahnen mit zusammen 29 645,06 km höher und bei 8 Bahnen mit zusammen 1 815,51 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende November v. J. das gesammte concessionirte Anlagecapital 531 535 600 *M.* (156 957 900 *M.* Stammactien, 44 595 000 *M.* Prioritäts-Stammactien und 329 982 700 *M.* Prioritäts-Obligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Capital bestimmt ist, 2 409,22 km, so dass auf je 1 km 220 626 *M.* entfallen.

Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende November v. J. das gesammte concessionirte Anlagecapital 1 064 846 843 *M.* (421 869 850 *M.* Stammactien, 157 531 900 *M.* Prioritäts-Stammactien und 485 445 093 *M.* Prioritäts-Obligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Capital bestimmt ist, 5 697,47 km, so dass auf je 1 km 186 898 *M.* entfallen.

Das Programm der Vorlesungen an der Eisenbahn-Fortbildungsschule des Oesterr. Eisenbahn-Clubs.

Wir fahren fort Auszüge aus den Vorträgen zu geben, welche im Oesterr. Eisenbahn-Club über das Programm dieser instructiven Vorlesungen von den betreffenden Professoren mitgetheilt wurden.

Ministerial-Secretär Dr. Haberer wird über Eisenbahnrecht und Geschichte des Eisenbahnwesens sprechen. Die Geschichte des Eisenbahnwesens schickt er voraus, um die Hörer in die einzelnen Maximen einzuführen, und mit den verschiedentlichen Gesetzen, wie sie in den einzelnen Perioden zu Stande gekommen sind, mit Verordnungen und Erlässen vorläufig bekannt zu machen.

Die Geschichte des Eisenbahnwesens theilt Dr. Haberer in fünf Perioden und wird dieselbe bis auf die neueste Zeit heraufführen. Die Geschichte zerfällt nach ihm in zwei Theile, in die sogenannte Voreinleitung, wo von den Betriebsarten der früheren Zeit und ihrer Unzulänglichkeit die Rede ist, und in die eigentliche Geschichte des Eisenbahnwesens. Hier sollen dargestellt werden, die kleinen Anfänge aus der Comité-Bildung, die ungeheuren Schwierigkeiten, welche dieser kleinen, grösstentheils den Kaufmannskreisen entstammten Schaar sich boten, wie diese Schwierigkeiten nach und nach besiegt wurden, wie schliesslich auch die Regierungen sich dazu entschlossen, dem neuen Verkehrsmittel ihre Sympathien entgegenzubringen; es wird ferner dargelegt, wie ursprünglich die Eisenbahnen kaum einige Kilometer Umfang hatten, wie sich das Netz allmälig ausdehnte, wie schliesslich die Bahnen einzelne Ländergebiete überschritten, wie die Verbindungen der Bahnen untereinander geschaffen wurden, wie dann die Concurrenzbahnen erstanden, die später so grosses Unheil anstifteten, wie man dann weiter die Bahnen zusammenlegte, und wie dann das Staatsbahnsystem wieder in Flor kam.

In dem eigentlichen Eisenbahnrechte wird Dr. Haberer zunächst in einer allgemeinen Einleitung über das Recht überhaupt sprechen, über die Arten des Rechtes, über Gesetze, Verordnungen, staatliche Einrichtungen, Verwaltung im Staatsleben, und zwar sowohl eigentliche Verwaltung, als auch die auf das Civilrechtsleben sich beziehende. Es wird sich daran die Erörterung der Frage schliessen, welche auf die Stellung der Eisenbahnen im Staatsleben und zur Staatsgewalt Bezug nehmen, (von den Hoheitsrechten des Staates, von den Regalien im Allgemeinen). Daraus werden sich die Fragen ableiten, welche sich auf das Heimfalls- und Einführungsrecht beziehen.

In einem weiteren Abschnitte sollen die „persönlichen Rechtsverhältnisse" der Eisenbahnen erörtert werden.

Es wird da über das Entstehen der Eisenbahnunternehmungen gesprochen werden, und zwar über das Entstehen durch den Staatswillen, soweit es sich um Staatseisenbahnen handelt, durch das Concessionswesen, soweit es sich um Privateisenbahnen handelt; es werden beleuchtet werden, die verschiedenen Arten der Concessionen, insbesondere nach der Richtung, ob und inwieweit die Staatsverwaltung den Privat-Eisenbahnunternehmungen hilfeleistend zur Seite steht, sei es durch eine materielle Betheiligung, sei es durch Zinsengarantien. Daran wird sich eine Besprechung der Gesetze, welche der Staatsverwaltung die nöthige Einwirkung auf die Privat-Eisenbahnunternehmungen sichern, (insbesondere des sogenannten Garantiegesetzes) anreihen. In einem weiteren Abschnitte wird der sogenannte privatrechtliche Theil behandelt. An der Hand des Civilrechtes werden die einzelnen Parthien desselben durchgegangen werden, namentlich das Vertragsrecht, und wird dann auf die Fortbildung des Civilrechtes im Handelsrechte und schliesslich zu den speciell rechtlichen Verhältnissen bei den Eisenbahnen übergegangen werden. In einem Anhange wird der Schutz betrachtet werden, der den Eisenbahnunternehmungen zur Seite steht, wie die Aufsichtsorgane und die Behörden, sowohl die civilen, als die administrativen darüber zu wachen haben, dass die Eisenbahnen nach Aussen hin intact bleiben.

Es werden ferner auch die Bestimmungen erörtert werden, wie die Organe der Eisenbahnverwaltung im öffentlichen Leben (bezw. auch in Ansehung ihrer strafrechtlichen Stellung) zu behandeln sind. Hier wird namentlich darauf hingewiesen werden, welche Ausnahmsbestimmungen beispielsweise im Strafprocesse gemacht werden, welche Polizeigewalt ihnen zur Seite steht, und wie sie von Seite der Gerichte, der Sicherheitsorgane und der politischen Behörden in entsprechender Weise zu unterstützen sind.

Professor Engelhard, welcher über Eisenbahn-Betriebsverwaltung liest, weist zunächst darauf hin, dass seinem Collegium wie allen anderen Disciplinen der Fortbildungsschule, eine eminent praktische Tendenz zu Grunde liegt.

Der ihm anvertraute Lehrgegenstand habe den Zweck, die Hörer, welche bisher in einer einzigen Branche bezw. in einer Unterabtheilung einer Branche gedient haben, mit dem Gesammtorganismus einer Eisenbahnverwaltung näher bekannt zu machen, damit sie in ihrem speciellen Wirkungskreise sich mit mehr Sicherheit bewegen, damit sie ferner den Verkehr mit den anderen Dienstzweigen, mit den exponirten Organen und den Behörden näher kennen lernen, wodurch sie auch befähigt werden, bei Stellvertretungen oder bei Versetzung in ein anderes Amt der Centralleitung sich rascher einzuarbeiten.

Den Vorlesungen über Eisenbahn-Betriebsverwaltung liege folgender Lehrplan zu Grunde:

I. Einleitung. Thätigkeit bei Gründung einer Eisenbahn; Ermittelung der Rentabilität; Privat- und Staatsbahnen; Capitalbeschaffung; Bausysteme, Organisation des Baudienstes; Collaudirung, Betriebseröffnung.

II. Generelle Schilderung einer Eisenbahn-Betriebsverwaltung. Hauptbranchen derselben; Gliederung nach dem Deutschen, Englischen und Französischen Systeme; Hauptobliegenheiten a) des Bau- und Bahn-Erhaltungsdienstes, b) des Stations- und Fahrdienstes, c) des Zugförderungs- und Werkstättendienstes, d) der Materialverwaltung. Hieran reiht sich die schematische Darstellung der Centralleitung, erläutert an mehreren Beispielen Oesterreichischer Bahnen verschiedener Verwaltungsprincipien.

III. Specielle Schilderung einer Eisenbahn-Betriebsverwaltung. Geschäftsgang in den Centralleitungs-Aemtern, Details der Organisation der einzelnen Dienstzweige. Hierauf folgt: Die Stationsverwaltung, ein Bild der Centralleitung im Kleinen; Rechte und Pflichten der exponirten Organe: a) gegenüber den Organen anderer Dienstzweige, b) gegenüber der Centralleitung, c) gegenüber den Behörden.

IV. Staatseisenbahnbetrieb. Demselben wird wegen seiner jetzigen Wichtigkeit ein besonderer Abschnitt gewidmet und darin behandelt: Grundzüge der Organisation des Staatseisenbahnbetriebes, Geschäftseintheilung der Dienstbranchen, Dienstpragmatik, Disciplinarcommissionen etc.

V. Anhang. Accord-, Prämien- und Tantième-Systeme; bemerkenswerthe Betriebseinrichtungen ausländischer Bahnen; humanitäre Einrichtungen Oesterreichischer Bahnen; Hinweis auf das vergleichende Studium der Geschäftsberichte der Bahnen; Nutzanwendung daraus.

Professor Zehden liest über Eisenbahnstatistik: Derselbe sagt in seinem Programm u. A.:

„Aus dem grossen Gebiete der Statistik, welche ja den Menschen gleich der Polizei von seiner Geburt bis zum Grabe begleitet und all seine Thätigkeit ihrer Controle unterwirft, haben wir das Gebiet des Verkehres, in erster Linie des Eisenbahnverkehres herauszugreifen. Es wird sich bei diesen Vorlesungen nun darum handeln, die grossen Fundamentalgesetze, welche bis heute als im Verkehrsleben wirkend erkannt wurden, klar zu legen und ihre Giltigkeit an den Verkehrserscheinungen der wichtigsten Culturstaaten zu demonstriren. Bei diesen Demonstrirungen wird darauf hinzuarbeiten sein, dass die Hörer geübt werden, statistische Arbeiten schnell, richtig und mit Verständniss lesen zu lernen. Ich werde mich bemühen, bei dieser Arbeit die gefährlichen Klippen der Langeweile dadurch soviel als möglich zu umschiffen, dass ich die Hörer dahin bringen will, nicht mechanisch, sondern wissenschaftlich lesen zu lernen. Haben wir das erreicht, so haben wir viel erreicht, denn der Verkehrsbeamte, welcher die Verkehrsstatistik versteht, hat nicht nur ganz selbstverständlich einen grösseren dienstlichen Werth als derjenige, der sie nicht versteht; er hat aber auch einen höheren allgemein geistigen Werth. Indem er einen tiefen Blick, ich möchte sagen einen philosophischen Blick in das geheimnissvolle innere Getriebe, welches jenes Leben bewegt, dem er seine Jugend, seine Kraft, sein Leben geweiht hat, in den geistigen Mechanismus des Verkehrslebens gethan, hat er seine allgemeine Bildung erweitert, seinen geistigen Werth erhöht".

Abonnements im Binnenverkehr von Belgien.

Dem neuen Tarif für Abonnementskarten, welcher seit 1. October 1883 auf den Belgischen Staatsbahnen eingeführt wurde,*) haben sich die Eisenbahn-Gesellschaften Gent-Terneuzen und Termonde-St. Nicolas angeschlossen, und zwar trat hier der Tarif mit dem 1. December 1883 für gemischten Verkehr dieser beiden Bahnen mit den Staatsbahnstationen unter gleichen Bedingungen in Kraft. Dasselbe gilt auch vom gleichen Termin für die Abonnements „für das ganze Netz", welche ohne Preisaufschlag auch für die Stationen der beiden genannten Privatbahnen gelten.

Malines-Terneuzen hat nur die Tarife für Abonnements-, Schüler- und Arbeiterkarten acceptirt, nicht aber die für das ganze Bahnnetz gültigen Karten, so dass es für den gemischten Verkehr mit der Staatsbahn nach wie vor bestimmter Abonnements für genau bezeichnete Strecken bedarf.

Im gemischten Verkehr mit den Westflandrischen Bahnen finden die Abonnements für Schüler und Arbeiter nach vorbezeichnetem Tarif ebenfalls Anwendung.

Aus Russisch-Polen.

Warschau, den 27. December 1883.

Das Project der Errichtung einer Centralstation für die in Warschau zusammenlaufenden Eisenbahnen soll im künftigen Jahre zur Verwirklichung gelangen, und zwar mit Rücksicht der Beendigung der Iwangorod-Dombrowabahn, welche im Güterverkehre die Station der Weichselbahn benutzen müsste, die aber sehr eng gebaut worden ist. Auf der Centralstation wird auch die Verladung derjenigen Waaren stattfinden, welche transito nach Russland gehen. Genannte Station, welche im Bereiche der Station der Petersburger Bahn auf der Warschau-Vorstadt Praga erbaut werden soll, wird unter der vereinten Verwaltung der Warschau-Petersburger, Weichsel, Terespoler und Iwangorod-Dombrowabahn stehen. Wie die „St. Pet. Bjedomosti" berichten, ist der Bau der Sibirischen Eisenbahn soweit vorgeschritten, dass die Erdarbeiten auf der Strecke Jekaterinburg-Tjumen fast ganz beendigt sind. Zu diesem überaus günstigen Resultate hat das diesjährige ungewöhnlich milde Herbstwetter wesentlich mit beigetragen. Das Legen der Schienen und der Bau der Stationsgebäude soll im nächsten Frühjahr in Angriff genommen werden. Die Bauführer hoffen die Arbeiten bis zum September 1884 soweit zu fördern, dass vor Anfang des nächsten Winters sowohl Arbeits- als auch Güterzüge auf der ganzen Strecke cursiren können. Die Eröffnung des fahrplanmässigen Passagierverkehrs wird aber erst im Jahre 1885 stattfinden können. Das Communicationsministerium hat das Project zum Bau der Bogorodzk-Gluchower Bahn bestätigt. Die Ausführung des Projectes unternimmt die Grosse Russische Eisenbahngesellschaft unter der Bedingung, dass die betheiligten Industriellen und Fabrikanten von dieser Bahn eine Bruttoeinnahme von 40 000 Rbl. jährlich garantiren. Behufs Durchführung von Staatscontrole bei Exploitation der vom Staate garantirten Bahnen beabsichtigt das Communicationsministerium für jede dieser Bahnen specielle Beamten anzustellen, die entweder als Directionsmitglieder oder Inspectoren fungiren sollen. Wie die hiesige Zeitung „Kurjer Warszawski" aus sicherer Quelle erfahren haben will, sind schon pro 1884 für folgende Bahnen Directionsmitglieder ernannt worden. Iwangorod-Dombrowa, Libau-Romnyer, Moskau-Brester, Weichselbahn und Russische Südwestbahnen. Staatsinspectoren erhielten dagegen: die Warschau-Petersburger und die Witebsk-Orlower Bahn. Das ganze zu organisirende Aufsichtspersonal soll 166 Mitglieder zählen, zu deren Unterhaltung die Summe von 549 572 Rbl. jährlich aus der Staatscasse bereits angewiesen worden ist.

Aus Amerika.

Durchgangs-Personenverkehr.

Der Chicago-Newyorker Durchgangs-Personenverkehr ist unzweifelhaft der stärkste, welchen es zwischen zwei so entfernt von einander liegenden Stationen (1 450 km) giebt und er ist wahrscheinlich stärker, als in irgend einem andern Lande unter gleichem Verhältniss. Bestimmte Zahlenangaben sind zwar schwer zu erfahren, doch werden die nachfolgenden in einer Chicagoer Zeitung veröffentlichten Notizen von der „Railw. Gaz." für richtig gehalten:

Während des Monats August cr. beförderten die verschiedenen zwischen Chicago und Newyork führenden Linien

		I. Cl.	II. Cl.
an Durchgangspassagieren	ostwärts . . .	2 117	915
	westwärts . .	3 179	532

Hierin ist der in jenem Monat besonders stark gewesene Einwanderer-Verkehr nicht mit enthalten.

Dies ergiebt pro Tag 98 Passagiere von Chicago nach Newyork und 120 von Newyork nach Chicago. Da aber mindestens täglich 12 Züge von Newyork nach Chicago und 15 Züge in umgekehrter Richtung durchlaufen, so würden bei gleichmässiger Vertheilung doch nur 10 Passagiere in westlicher und 7 in östlicher Richtung auf jeden Zug kommen und es ist daher augenscheinlich, dass der Durchgangsverkehr nur einen kleinen Theil der Gesammt-Einnahme bilden kann.

Trennung der Passagiere der I. und II. Classe von einander.

Obwohl es auf den meisten Bahnen eigentlich nur eine Wagenclasse giebt, so werden dennoch auf fast allen ausser den Billets I. auch solche II. Classe verkauft; diese entnehmen gewöhnlich nur Männer, die dann im Rauchwagen untergebracht, und in den Durchgangs-, Damen-, selbstverständlich auch den Gesellschafts- (parlor-) und Schlaf-Wagen nicht zugelassen werden. Wenn aber der II. Classe-Passagier in den Rauch-Wagen zu gehen Anstand nimmt, so pflegt ihn der Conducteur in dem gewöhnlichen I. Classe-Wagen zu placiren und er hat dann thatsächlich dieselbe Bequemlichkeit, wie der Inhaber eines Billets I. Classe. Bahnseitig verfährt man so, weil man es für billiger hält, die verhältnissmässig geringe Zahl von Passagieren II. Classe in der I. Classe zu befördern, als für sie besondere Einrichtungen zu treffen.

Natürlich sind derartige Passagiere hiermit sehr zufrieden; auf denjenigen Bahnen aber, wo ihre Zahl eine grössere ist, beschweren sich zuweilen die I. Classe-Reisenden darüber. Sie sagen, dass einer der Vortheile, welche sie sich durch die Zahlung des höheren Preises sichern wollen, auch der ist, sich möglichst von den nicht immer reinlichen Passagieren II. Classe, die oft einen entschieden üblen Geruch verbreiten (Neger etc.), absondern zu können.

Hiergegen lässt sich freilich einwenden, dass auch der nicht besonders saubere Reisende auf Benutzung der I. Classe ein Recht hat, wenn er deren Preis bezahlt; sicher aber ist, dass wenn ein angemessener Unterschied in den Billetpreisen der verschiedenen Classen besteht, der Fall selten vorkommt, dass Passagiere I. Classe von den der gleichen Clssse angehörigen Passagieren belästigt werden.

Wie die Dinge jetzt stehen und speciell wie die Taxen gegenwärtig sind, giebt es wenig Amerikanische Bahnen, für welche es nicht billiger wäre, alle Passagiere in I. Classe-Wagen zu fahren, als für eine Unterscheidung durch eine separate Classe von Wagen zu sorgen.

Es sind indessen Anzeichen dafür vorhanden, dass die Classen, aus denen die II. Classe-Passagiere hervorgehen, sich schnell vermehren und dass, wenn die Differenz zwischen den Preisen der beiden Wagengattungen hier so gross wäre wie anderswo, sofort eine starke Benutzung der II. Classe stattfinden würde, besonders in Fabrikgegenden und im Süden, wo beinahe alle Neger in der II. Classe fahren würden. Die Kosten der Mitführung von besonderen Wagen dieser Art würden aber nur bei erheblicher Verkehrszunahme gedeckt werden.

Verband der südlichen Bahnen und Dampfschiffs-Gesellschaften.

Dieser für den Verkehr des grossen Territoriums südlich vom Potomac und Ohio und östlich vom Missisippi und dessen Verbindungen mit den Städten Boston, Providence, Newyork, Philadelphia und Baltimore gebildete, aus 26 Eisenbahn-Gesellschaften und 6 Dampfschifffahrts-Gesellschaften bestehende Verband hat neue am 1. Januar 1884 in Kraft tretende Statuten angenommen.

Nach denselben wird als Zweck des Verbandes bezeichnet: die Herstellung und Aufrechterhaltung gleichmässiger Frachtsätze und Vorbeugung ungehöriger, einzelne Personen, Städte oder Bezirke begünstigenden Bevorzugungen, wie sie bei abgesondertem und unabhängigen Vorgehen der Transportgesellschaften zum Nachtheil des Publikums und der Bahnen unvermeidlich entstehen.

Die Geschäftsführung ist einem in der Jahres-General-Versammlung zu wählenden Executiv-Comité gemeinsamer Beamten, deren Besoldung in derselben ebenfalls zu bestimmen ist, übertragen. In dies Executiv-Comité senden auch 11 nicht zu den Mitgliedern des Verbandes gehörende Eisenbahn-, resp. Dampfer-Linien je 1 Vertreter. Sofern eine Gesellschaft oder Transport-Linie die ihr zustehende Ernennung eines Vertreters versäumt, so wird ihre Vertretung durch den Vorsitzenden des Comités (General-Commissar) besorgt, der auch für die in den Versammlungen des Comités nicht anwesenden Vertreter zu stimmen und sich daher über die Ansichten und Interessen der einzelnen Mitglieder unterrichtet zu halten hat.

Das Comité wird vom General-Commissar, wann und wo er es für nöthig hält, oder auf Antrag von 3 Mitgliedern, unter Bezeichnung der Berathungs-Gegenstände, zusammenberufen und ist zuständig für alle Angelegenheiten des gemeinsamen Verkehrs, also nicht für den Local-Verkehr einer betheiligten Gesellschaft. Die Beschlüsse desselben haben aber nur bindende Kraft bei Einstimmigkeit. Fehlt diese, so werden die betreffenden Angelegenheiten dem Schiedsgericht (Board of Arbitration) vorgelegt.

---

*) cfr. im vor. Jahrg. No. 91 Seite 1224: Abonnements auf den Staatsbahnen. Die Red.

Das Executiv-Comité kann auch Sub-Comités aus seiner Mitte, aber auch unter Zuziehung von Beamten der Verbands-Mitglieder, ernennen und denselben die Entscheidung und Regelung einzelner Angelegenheiten übertragen. Vorsitzender der Sub-Comités, deren Beschlüsse zur Gültigkeit auch der Einstimmigkeit bedürfen, ist der General Commissar, welcher auch die Vermittelung zwischen dem Executiv- und dem Sub-Comité besorgt und in schleunigen Sachen vorläufige Entscheidung trifft.

In der jährlichen General-Versammlung des Verbandes werden ausser dem vorerwähnten General-Commissar der Präsident, der Secretär, 3 Schiedsrichter und 1 Rechnungsbeamter (Auditor) gewählt.

Ausserordentliche General-Versammlungen beruft der Präsident, so oft er es für nöthig hält, oder ein Antrag darauf von drei Verbands-Mitgliedern eingeht.

In der Generalversammlungen werden ausser den Wahlen solche in der Einladung zu bezeichnende Gegenstände berathen, deren Erledigung durch das Executiv-Comité resp. das Schiedsgericht nicht möglich gewesen ist.

Der General-Commissar ist oberster Verbands-Beamte, hat die Geschäfte gemäss des Statuts und in allen darnach nicht besonders vorgesehenen Fällen nach bestem Ermessen zu erledigen; er hat auch den Gesammt-Betrieb der „Grünen Linie“ im gemeinsamen Interesse der Betheiligten zu leiten, die dazu nöthigen Beamten zu ernennen und die entstehenden Ausgaben zu leisten.

Das Schieds-Gericht entscheidet alle ihm überwiesenen Sachen mit bindender Wirkung.

Der Auditor beaufsichtigt die General-Saldirungs-Stelle (Clearinghouse), führt vollständige und genaue Rechnung über den gesammten gemeinsamen Verkehr, giebt darüber Monats-Raport an jedes Verbands-Mitglied und den General-Commissar und sorgt für prompte Saldo-Ausgleichung. Zahlungs-Anweisungen haben nur Gültigkeit, wenn sie seine Unterschrift tragen.

Zu den Verbands-Kosten hat ein jedes Mitglied einen jährlichen Beitrag von 300 D. zu leisten.

Ausser den vorstehend skizzirten organisatorischen Bestimmungen enthält das Statut noch specielle Anordnungen über Vertheilung des Verkehrs, die aber nicht von allgemeinen Interesse erscheinen.

Eine Japanesische Bahn.

Ein Theil des Tokaide (einer Haupt-Landstrasse) ist jetzt ziemlich verödet durch Eröffnung der Tokio-Yokohama Bahn.

In Kanagawa, einer kleinen Stadt in der Nähe von Yokohama beginnen jetzt die Pilger ihre Reise und können von da bis zu dem 29 km davon entfernten Tokio in III. Classe für den billigen Preis von etwa 80 ₰ fahren.

Diese Bahn ist ein Staatsunternehmen, wie alles dort zu Lande. Wenn dadurch auch die Privatthätigkeit lahm gelegt wird, so ist doch der Erfolg einer Sache nur gesichert, wenn die Regierung sie in die Hände nimmt oder beaufsichtigt. Die Eisenbahn- und Telegraphensysteme sind sehr befriedigend, die Posteinrichtungen nahezu vollkommen.

Alle 1¼ Stunden laufen Züge am Tage zwischen beiden Endstationen. Die ganze Einrichtung ist Englisch. Man hat drei Wagenclassen. Selbst die I. Classe ist in sehr einfacher Weise ausgestattet, die Wagen II. Classe würde man anderswo kaum auf einer Pferdebahn zulassen; sie sind von höchster Einfachheit und haben wie die Pferdebahnwagen zwei parallele Längsbänke, welche mit Matten, wie sie die Japanesen für den Fussboden verwenden, belegt sind. Die Wagen III. Classe haben gewöhnliche Holzbänke. Im äussern sind die Wagen alle gleich.

Die sehr kleinen Locomotiven legen die 29 km in 57 Minuten zurück.

Alles zur Bahn gehörige ist im besten Zustande. Der Bahnkörper ist wie ein Zimmerflur; die Wagen sind reinlich, ebenso die Stationen; die Beamten sind uniformirt und benehmen sich durchweg sehr höflich. Die Züge fahren links wie in England. Freigepäck wird, ausser dem Handgepäck, nicht gewährt. Kein lebendes Thier, selbst nicht ein Kanarienvogel, wird unentgeltlich im Personenwagen mitgenommen. Für Hunde sind besondere Verschläge vorhanden.

Das Stationshaus in Tokio ist ein grosses, massives Gebäude, mit 2 grossen Eingangsthüren. In den Wartezimmern finden sich in- und ausländische Zeitungen ausgelegt. Fünf Minuten vor der Abfahrt wird zum erstenmal und unmittelbar vor Abgang zum zweitenmal geläutet und darauf sofort die Zugangsthür zum Perron, an welcher die Billets coupirt werden, verschlossen, so dass einem etwa verspäteten Passagier der Zugang unmöglich ist.

Die einzige Bremse im Zuge befindet sich auf einem, speciell zu diesem Zweck eingerichteten, hinter der Maschine laufenden Wagen. Fahrpersonal begleitet den Zug nicht; man erwartet, dass jeder Passagier in die Classe einsteigt, für welche er ein Billet hat. Wird er in einer unrichtigen Classe befunden, so wird er bestraft.

Das Zeichen zur Abfahrt wird von einem Stationsbeamten mittelst einer Pfeife gegeben, worauf nach einem Pfiff der Locomotive ohne irgend welchen Ruck der Zug abfährt.

Der Zug folgt dem Tokaido und der in einiger Entfernung liegenden Küste. Die Bahn ist nahezu horizontal. Auf beiden Seiten befinden sich Reisfelder, auf denen man die Landleute bei der Arbeit beinahe bis zum Knie im Schmutz stehen sieht. Die Gegend bietet nichts besonderes, ausser dem in ziemlicher Entfernung liegenden „unvergleichlichen“ Berge Fuji. Jedermann im Zuge liest seine Zeitung und zwar, dem allgemeinen Gebrauch gemäss, laut in monotoner Weise, was, neben dem sehr üblichen, mit eigenthümlichen Geräusch verbundenen Einsaugen des Athems durch die Zähne, für Jemand der Nerven hat, höchst störend ist.

Manche Passagiere kauern auf dem Fussboden, auf untergeschlagenen Beinen.

Die Japanesen sind sehr friedfertige Leute und eine einzeln reisende Dame kann ohne Gefahr, belästigt zu werden, mit einem ganzen Wagen voll Japanesen zusammenreisen.

Sieht man sich in einem früh Morgens nach Yokohama fahrenden Zuge seine Mitreisenden näher an, so findet man regelmässig eine Anzahl von Beamten, in ausländischer Kleidung, welche zu ihrer täglichen Beschäftigung fahren. Sie haben im allgemeinen ein intelligentes Aeussere und manche davon verstehen mehrere fremde Sprachen, besonders Englisch und Deutsch. Neben diesen sieht man die unverfälschten Eingeborenen mit nichts fremden an sich, als höchstens einem Hut. Diesen lassen sie jedoch bei Regenwetter zu Hause und gehen dann barhäuptig.

Literatur.

Das Preussische Eisenbahnrecht in seiner heutigen Gestalt, umfassend das Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 nebst den dasselbe ergänzenden und abändernden Landes- und Reichsgesetzen unter Berücksichtigung der Erlasse der zuständigen Centralbehörden, der Entscheidungen des vormaligen Obertribunals und Reichs-Oberhandelsgerichts und der Rechtsprechung des Reichsgerichts und Ober-Verwaltungsgerichts. Mit chronologischem und Sachregister von J. A. Schroetter, Land-Gerichtsrath in Königberg i. Pr. Verlag von H. W. Müller. Berlin 1883.

Das vorstehend angekündigte Werk hat sich die Aufgabe gestellt, im Anschlusse an das Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 ein vollständiges Bild von dem heute geltenden Preussischen Eisenbahnrechte zu gewähren. Nachdem in Abschnitt I der Text des Eisenbahngesetzes mitgetheilt ist, werden in Abschnitt II (S. 13—188) die ergänzenden und abändernden Bestimmungen zum Eisenbahngesetze abgedruckt und kurz commentirt, so insbesondere das Enteignungsgesetz vom 11/6. 1874, das Bahn-Polizeireglement für die Eisenbahnen Deutschlands und die Bahnordnung für die Deutschen Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12/6. 1878, sowie das Reichs-Haftpflichtgesetz vom 7/6. 1871 und das Betriebsreglement vom 11/5. 1874, das Eisenbahn-Postgesetz vom 20/12. 1875 und das Gesetz vom 30/5. 1853, betreffend die von den Eisenbahnen zu entrichtenden Abgaben. Zu bedauern ist, dass der Verfasser nicht einen vollständigen Commentar zu dem so manche zweifelhafte Bestimmung enthaltenden Gesetz von 1838 giebt. So z. B. findet sich zur Auslegung der augenblicklich so viel besprochenen Bestimmung des § 42 cit. (Berechtigung des Staats zum zwangsweisen Ankauf der Eisenbahnen) nicht die geringste Notiz vor, da keine ergänzende gesetzliche Bestimmung und kein Präjudiz vorliegt.

In besonderen Abschnitten werden weiter behandelt:

III. Die Verwaltung der in Preussen bestehenden Eisenbahnunternehmungen (189—209).

IV. Die Verhältnisse der bei den Eisenbahnen beschäftigten Arbeiter (219—225).

V. Das Frachtgeschäft der Eisenbahnen nach dem Handelsrecht (226—237).

VI. Die Verpflichtung der Eisenbahnen in Betreff der Landesvertheidigung (238—241).

VII. Die staatspolizeilichen Vorschriften für die Eisenbahnen (242—245).

VIII. Die Strafbestimmungen bezüglich der gegen die Eisenbahnen begangenen Verbrechen und Vergehen (246—251).

IX. Die zollgesetzlichen Vorschriften bezüglich der Eisenbahnen (252—258).

Den Schluss bildet ein chronologisches und ein Sachregister, welche die Uebersicht über das bedeutende Material erleichtern.

Die Arbeit, insofern sie eine umfassende Zusammenstellung des Wortlauts der in das Eisenbahnrecht einschlagenden Gesetzesstellen, Erlasse und Präjudizien bietet, empfiehlt sich nicht nur als ein Handbuch für den Fachmann und Juristen, sondern auch als Führer für Jedermann, der sich über eine das Eisenbahnwesen betreffende Angelegenheit Rath und Auskunft verschaffen will.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Güterverkehr.

An Stelle der im Tarife für den **Cottbus-Grossenhain-Sächsischen Verbandgüterverkehr** und den Nachträgen I und II zu demselben enthaltenen Tarifsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Borsdorf, Gera, Leipzig Dresdener Bahnhof, Plagwitz-Lindenau und Zeitz der Sächsischen Staatsbahn ein erseits und den diesseitigen Stationen der Cottbus-Grossenhainer Bahn andererseits treten am 1. Januar 1884 neue Tarifsätze in Kraft, welche neben Ermässigungen auch theilweise Erhöhungen gegen die gegenwärtig geltenden Sätze enthalten. Soweit die neuen Tarifsätze höher als die bisherigen sind, kommen erstere erst vom 15. Februar 1884 ab zur Anwendung. Nähere Auskunft wird von den betheiligten Güter-Expeditionen sowie dem Auskunftsbüreau auf dem Bahnhof Alexanderplatz hier ertheilt.

Berlin, den 29. December 1883. (1)
Königliche Eisenbahn-Direction
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Die Station Heidersdorf, sowie die Haltestellen Karschau und Kurtwitz der Oberschlesischen Eisenbahn werden vom 1. Januar 1884 ab in den direkten Verkehr mit Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a./M. einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Expeditionen der betheiligten Verwaltungen.

Frankfurt a./M., den 22. Dezember 1883.
Namens der betheiligten Verwaltungen.
Königliche Eisenbahn-Direction. (2)

Grossherzogl. Badische Staatseisenbahnen. Die Stationen Karlsdorf und Schwindegg werden vom 1. Januar 1884 ab in den Badisch-Bayerischen Gütertarif vom 1. October 1878 bezw. vom 10. Mai 1883 einbezogen. Ueber die Tarifsätze ertheilen unsere Güterexpeditionen Auskunft.

Karlsruhe, den 29. December 1883.
Generaldirection. (3)

Zu unserm **Local-Güter-Tarif** vom 1. August cr. ist ein vom 1. Januar fut. ab gültiger Nachtrag II erschienen, enthaltend ausser einigen Berichtigungen, Ergänzungen des Tarifs für die Verbindungsbahnen, der speciellen Tarif-Vorschriften, sowie eine Bestimmung, wonach der Ausnahme-Tarif 6 für Blei und Zink pp. bis Ende nächsten Jahres prolongirt wird.

Das Nähere ist auf den Expeditionen zu erfahren. (4)

Frankfurt a./M., den 27. December 1883.
Kgl. Eisenbahn-Direction.

Crefelder Eisenbahn. Mit dem 1. Februar 1884 tritt der Nachtrag IX. zum Tarif für die Beförderung von Personen im Local-Verkehr in Kraft. Derselbe enthält Abänderung der Special-Bestimmungen zum Betriebs-Reglement. Exemplare des Nachtrags können gegen Erstattung der Druckkosten von uns bezogen werden.

Crefeld, den 30. December 1883. (5)
Die Direction.

Main-Neckar-Eisenbahn. Mit dem 1. Januar 1884 tritt ein Uebernahmetarif für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen des Königlichen Eisenbahndirectionsbezirks Frankfurt a./M. und der Main-Neckarbahn einer- und Stationen der Schweizerischen Nordostbahn anderseits in Kraft.

Exemplare dieses Tarifs sind durch die Verbandstationen unentgeltlich zu beziehen. (6)
Direction der Main-Neckar-Bahn.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zum Bayerisch - Oesterreichischen Uebernahmetarif für Mannheim und Ludwigshafen trans. vom 10. November l. J. erscheint mit Giltigkeit vom 15. Januar 1884 der II. Nachtrag.

Derselbe enthält ausser einigen schon publicirten Aenderungen eine Berichtigung der Waarenclassification sowie verschiedene neue Ausnahmefrachtsätze. Der Nachtrag wird unentgeltlich abgegeben.

Karlsruhe, den 30. December 1883.
Generaldirection. (7)

Rheinisch - Köln - Minden - Belgischer Güter - Verkehr. Die Station Kalk des Eisenbahn-Directions-Bezirks Köln (rechtsrheinisch) wird mit Giltigkeit vom 1. Januar 1884 in den Ausnahmetarif für den Export von Eisen- und Stahlwaaren über die Belgischen Seehafen- und Canalstationen aufgenommen.

Näheres ist auf der Güter - Expedition Kalk, sowie in den Tarifbureaus der Königlichen Eisenbahn-Directionen (rechts- und linksrheinische) zu Köln zu erfahren.

Köln, den 31. December 1883. (8)
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische).

Am 1. Januar 1884 treten in unserem **Localverkehr** ermässigte Ausnahmefrachtsätze für europäisches Holz des Specialtarifs II zwischen den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen einerseits und den Stationen Buk, Dombrowka, Eichenhorst, Gurtschin, Opalenitza, Otusch und Posen M. P. andererseits in Kraft.

Näheres hierüber ist bei den bezeichneten Stationen und in dem Auskunfsbureau Stadtbahnhof Alexanderplatz hierselbst, zu erfahren.

Berlin, den 28. December 1883. (9)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Breslau - Schweidnitz - Freiburger Eisenbahn. Unter Aufhebung des unterm 2. v. M. publicirten Frachtsatzes für Erztransporte von Stettin B. F. nach Saarau tritt für Transporte überseeischer Erze in Mengen von 50 000 kg pro Frachtbrief ein Ausnahmefrachtsatz von 0,745 Mark pro 100 kg in der genannten Relation in Kraft.

Breslau, den 28. December 1883. (10)
Directorium.

Zu dem vom 1. September 1883 ab gültigen Ausnahmetarif für die **Beförderung von Steinkohlen etc.** in Wagenladungen von je 10 000 kg von Stationen der Eisenbahn - Directions - Bezirke Elberfeld und Köln (links- u. rechtsrh.) nach Stationen der Oldenburgischen Staats - Eisenbahnen tritt am 15. Januar 1884 der Nachtrag I in Kraft, enthaltend neben Aenderungen und Ergänzungeen des Zechen- etc. Verzeichnisses neue Frachtsätze für den Verkehr von der Oldenburgischen Station Eversburg nach Stationen der Ostfriesischen Küstenbahn und von den Stationen Dahlbusch, Prinz von Preussen und Wiemelhausen nach Oldenburgischen Stationen, ferner anderweite, theilweise erhöhte Frachtsätze für den Verkehr mit Weitmar, Station des Eisenbahn-Directions-Bezirks Elberfeld, sowie mit Ellenserdamm, Heidmühle, Jever, Sande, Varel und Zwischenahn, Stationen der Oldenburgischen Staats-Eisenbahnen, und Berichtigungen.

Soweit durch die in diesem Nachtrage enthaltenen anderweitigen Sätze Erhöhungen gegen die bisherigen Taxen eintreten, kommen letztere noch bis zum 1. März 1884 in Anwendung.

Näheres ist auf den Verbandstationen, von welchen auch Exemplare des Nachtrags käuflich zu beziehen sind, zu erfahren.

Oldenburg, 1883 December 27. (11 B. & W.)
Namens der betheiligten Verwaltungen.
Grossherzogliche Eisenbahn-Direction.

Im Anschluss an die Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirection zu Erfurt vom 10. d. Mts. bringen wir hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass die directen Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Halle - Sorau - Gubener Bahn sowie den Stationen Delitzsch resp. Leipzig B. A. E. und Halle B. A. E. und Thür. Bhf. mit dem 1. Januar 1884 aus dem Staatsbahntarif **Bromberg-Berlin** ausscheiden.

Der dieserhalb zum vorgenannten Tarife herausgegebene Nachtrag XI enthält ausserdem:

1. Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifs für Langholz.
2. Neue resp. anderweite Entfernungen für die Stationen Cottbus, Dobrilugk-Kirchhain, Elsterwerda, Frankfurt a/O., Hohenbocka, Horka, Peitz und Ruhland des Bezirks Berlin.
3. Neue Ausnahmesätze für Getreide und Holz im Verkehr mit Cottbus.
4. Tarifberichtigungen sowie früher bereits publicirte Tarifveränderungen, soweit erstere Erhöhungen zur Folge haben, treten dieselben erst vom 15. Februar 1884 ab in Kraft.

Exemplare des qu. Nachtrages sind bei unseren Billetexpeditionen käuflich zu haben.

Bromberg, den 26. December 1883.
Königl. Eisenbahn-Direction, (12J)
im Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahngesellschaft. Am 1. Januar fut. tritt zum Reglement und Tarif für die Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn vom 1. September 1877 ein Nachtrag XVII in Kraft, welcher anderweite, zum Theil ermässigte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Mochbern und den Stationen Tarnowitz bis Pless, sowie Sosnowice enthält. Exemplare des Nachtrags sind bei den Stationscassen zu haben.

Breslau, den 29. December 1883.
Direction. (13)

Niederschlesischer Kokesverkehr. Die am 20. November 1881 bezw. 1. September d. J. eingeführten, für nach Warschau bestimmte Kokestransporte aus dem Wuldenburger und Neuroder Kohlenrevier gültigen Ausnahme - Frachtsätze nach Sosnowice transito sind bis Ende 1884 prolongirt.

Berlin, den 28. December 1883. (14)
Königliche Eisenbahndirection.

Vom 15. Februar 1884 ab werden die im **Preussisch-Oberschlesischen Steinkohlen-Massentarife** vom 15. November 1883 bestehenden Frachtsätze nach Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn um 0,03 Mark pro 100 kg erhöht.

Breslau, den 30. December 1883. (15)
Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Für die **Beförderung von Grubenholz** in Wagenladungen von 10 000 kg von Station Peddenberg nach Belgischen Stationen kommen am 1. Januar k. J. im Rheinisch-Köln-Minden-Belgischen Güter-Verkehre directe Ausnahme-Frachtsätze zur Einführung. Das Nähere ist bei der Güterexpedition Peddenberg sowie in unserem hiesigen Geschäftslocal zu erfahren.

Köln, den 28. December 1883. (16)

Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische).

Unter Aufhebung der nachbezeichneten Tarife nebst Nachträgen, nämlich:

a) des Gütertarifs für den **Rheinisch-Westfälisch-Thüringischen Eisenbahn-Verband** vom 15. Juni 1878,

b) des Gütertarifs für den **Rheinisch-Westfälisch - Mitteldeutschen Eisenbahn-Verband** vom 1. Juni 1878,

c) des Gütertarifs für den **Norddeutschen Eisenbahn-Verband** vom 1. Januar 1878,

d) des Gütertarifs für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn - Directionsbezirks **Köln (rechtsrheinisch)** einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Berlin** andererseits vom 1. Mai 1882,

e) des Gütertarifs für den **Schlesisch-Rheinischen Eisenbahn - Verband** vom 1. August 1878,

f) des Gütertarifs für den **Mitteldeutschen Eisenbahn-Verband**, Heft No. 33 vom 1. November 1879 und Hefte 1 und 3a vom 1. Januar 1881,

g) des **Local-Gütertarifs** der **Bergisch-Märkischen Eisenbahn** vom 1. September 1881,

h) des Heftes No. 2 des Gütertarifs für den **Rheinischen Nachbar-Verkehr** vom 1. September 1881,

i) der Hefte No. 1 und 5 des Tarifs für den **Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischen Verband** vom 1. December 1877 bezw. vom 15. Februar 1878,

k) des Gütertarifs für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Elberfeld** einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Berlin** andererseits vom 1. Mai 1882, soweit diese Tarife den Güterverkehr zwischen den nachfolgend bezeichneten Stationen betreffen, tritt am 1. Januar 1884 ein neuer Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Köln (rechtsrhein.) einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt, der Nordhausen - Erfurter, der Saal-, der Weimar-Geraer, der Werra-, der Friedrichrodaer, der Ilmenau - Gehrener und der Ruhlaer Eisenbahn, sowie den Stationen Dietzhausen, Rohr und Suhl des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg andererseits in Kraft. Derselbe ist in 2 Hefte getheilt, von denen Heft 1 Kilometerzeiger und Tarifsätze für die Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt, der Friedrichrodaer, der Ilmenau-Gehrener und der Ruhlaer Eisenbahn, sowie für die Stationen Dietzhausen, Rohr und Suhl des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg, Heft 2 Kilometerzeiger und Tarifsätze für die Stationen aller übrigen Privatbahnen enthält.

Gegenüber den bisherigen Tarifsätzen schliesst der neue Tarif im Allgemeinen geringe Ermässigungen, in manchen Fällen jedoch auch Erhöhungen in sich, Letzteres namentlich im Verkehr mit Berlin (Anhalt-Dresdener Bahnhof), Leipzig und Kohlfurt, sowie im Verkehr zwischen den nördlich von Münster gelegenen Stationen des Eisenbahn - Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) einerseits und den Stationen der Strecke Falkenberg - Sorau bezw. -Guben andererseits und im Verkehr mit einzelnen Stationen der Werra-Eisenbahn. Die Erhöhungen treten jedoch erst am 15. Februar 1884 in Kraft, während bis dahin die bezüglichen bisherigen Tarifsätze in Anwendung bleiben.

Soweit der vorliegende Tarif sich auf Verkehrsrelationen erstreckt, welche zugleich im Staatsbahnverkehr Köln (rechtsrhein.)-Magdeburg, bezw. Berlin, bezw. Frankfurt a/M., bezw. Hannover-Berlin tarifirt sind, treten die Frachtsätze des ersteren zugleich für die letztgenannten Verkehre in Kraft.

Exemplare des neuen Tarifs sind bei den Güterexpeditionen der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen zum Preise von 1,90 *M.* für Heft 1 und 0,80 *M.* für Heft 2 käuflich zu haben.

Köln, den 28. December 1883.

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn - Direction (rechtsrheinische). (17)

Mit dem 1. Januar 1884 tritt der Nachtrag 5 zu dem Staatsbahn-Tarife **Magdeburg-Bromberg** in Kraft.

Der Nachtrag enthält anderweite Entfernungen und Sätze für die Stationen Cöthen, Erfurt, Halle, neue Entfernungen und Sätze für die Stationen Leipzig M. H., Leubingen und Patzetz des Bezirks Magdeburg, anderweite Entfernungen für die Stationen Colberg, Degow und Fritzow des Bezirks Bromberg, sowie Berichtigungen.

Soweit durch die Berichtigungen Erhöhungen herbeigeführt werden, treten dieselben nach Massgabe des Nachtrags mit dem 16. Februar 1884 in Kraft.

Der Nachtrag ist durch sämmtliche Billetexpeditionen unseres Bezirks käuflich zu beziehen. (18J)

Bromberg, den 28. December 1883.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband.

Vom 1. Februar 1884 neuen Styls ab tritt ein vierter Nachtrag zum Güter-Tarif für den Deutsch - Russischen Eisenbahn - Verband vom 1. Januar 1880 neuen Styls (2. Ausgabe) in Kraft. Derselbe enthält:

1. Frachtermässigungen zum Ausnahme-Tarif XIIIA für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Mühlenfabrikaten, Grütze aller Art und Oelsaamen von Stationen der Dünaburg-Witebsker Eisenbahn nach Königsberg i. Pr., Memel und Pillau.
2. Erweiterung des Ausnahme-Tarifs XIIIA durch Aufnahme der Stationen Berlin (Ostbahnhof), Bromberg, Braunsberg, Danzig, Elbing, Gumbinnen, Insterburg, Neufahrwasser und Thorn.
3. Abänderungen der Transport-Bedingungen auf Seite 254 des Güter-Tarifs.
4. Druckfehlerberichtigungen.

Exemplare des vorbezeichneten Tarifnachtrages können von den Verbandstationen käuflich bezogen werden.

Bromberg, den 22. December 1883. (19J)

Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Januar 1884 tritt der Nachtrag VI zu Heft 1 und der Nachtrag VII zu Heft 2 des **Norddeutsch-Sächsischen Verbandsgütertarifs** in Kraft. Die Nachträge, welche im Wesentlichen Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Erla und Johanngeorgenstadt der Sächsischen Staatsbahnen, ferner für die Station Gunsleben der Braunschweigischen Bahn, sowie Bestimmungen über die Aufhebung von Frachtsätzen für den Verkehr mit Grossenhain (Sächs. Staatsb. u. Cottbus-Grossenh.) enthalten, sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 27. December 1883. (20)

Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für Langholztransporte. Im Localverkehre der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen und der in Verbindung mit denselben verwalteten Privateisenbahnen, sowie im Berlin-Sächsischen, Cottbus-Grossenhain-Sächsischen, Magdeburg-Sächsischen, Norddeutsch-Sächsischen, Preussisch-Sächsischen, Rheinisch-Thüringisch-Sächsischen, Rheinisch-Westfälisch - Sächsischen, Sächsisch - Thüringischen, Schlesisch-Sächsischen und Stettin-Märkisch-Sächsischen Verbande bleibt die bis Ende dieses Jahres eingeführte Bestimmung, nach welcher bei Verladung von **Langholz** auf je einem Paar Schemel, oder Kuppelwagen die bestehenden Ausnahmefrachtsätze für Holz des Specialtarifs II mit der Massgabe angewendet werden, dass die Fracht für das wirkliche Gewicht der Ladung, mindestens jedoch für 10 000 kg. erhoben wird, insofern sich die Berechnung auf Grund der in einigen directen Verkehren vorgesehenen Ausnahmetarife für lange Nadelholzstämme in Ladungen von 20 000 kg. pro Frachtbrief nicht billiger stellt, auch für das Jahr 1884 bestehen. Diese Massregel findet indess, gleichwie im laufenden Jahre, für den Verkehr mit den Stationen der Altona-Kieler, der Holsteinischen Marsch- und Westholsteinischen Bahn, sowie der Ostpreussischen Südbahn keine Anwendung. (21)

Dresden, am 25. December 1883.

Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Januar 1884 treten für die Beförderung von **Steinkohlen** in Sendungen von mindestens 100 000 kg von Gladbeck nach den Stationen bei Eschweiler, Rothe Erde und Stolberg — Ausnahmetarif vom 1. April d. Js. — neue Frachtsätze in Kraft, deren Höhe bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren ist.

Elberfeld, den 27. December 1883. (22)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 1. Januar k. Js. tritt zum Heft II des Tarifs für den **Güter-Verkehr mit Stationen der Main-Neckar-Bahn im Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutschen Verbande** der Nachtrag II in Kraft (Preis 10 Pf.)

Derselbe enthält die Tarif-Kilometer für die in den Verbands-Verkehr aufgenommenen Stationen Aurich, Burhafe, Dornum, Esens, Georgsheil, Hage, Loppersum, Marienhafe, Norden und Wittmund des Directions-Bezirks Köln (rechtsrheinisch).

Köln, den 27. December 1883. (23)

Namens der betheiligten Verwaltungen. Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische).

Am 1. Januar d. J. tritt zum 2. Heft des Tarifs für den Güter-Verkehr mit Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen im **Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbande** der Nachtrag VI in Kraft. (Preis 10 Pf.)

Derselbe enthält Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, die

Tarifkilometer für verschiedene in den Verbandsverkehr aufgenommene Stationen des Eisenbahn - Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) und Ausnahmefrachtsätze für Petroleum und Naphtha von Station Hemelingen nach verschiedenen Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Köln, den 27. December 1883. (24)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Directien
(rechtsrheinische).

Vom 1. Januar k. J. ab werden **Salztransporte** von den Neckarsalinen nach den Nassauischen Stationen unseres Verwaltungsbezirks nach den Entfernungen der Badischen Station Wimpfen tarifirt. Bei den Nassauischen Stationen der Linie Kinzenbach-Gunterau tritt diese Massregel erst am 15. Februar k. J. in Kraft. Für die Station Höchst bleibt der bisherige Satz bestehen. (25)

Frankfurt a. M., den 21. December 1883.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
die Königliche Eisenbahn-Direction
Frankfurt a. M.

Rheinisch-Köln-Minden-BelgischerGüter-Verkehr. Der im Rheinisch-Köln-Minden-Belgischen Güter Verkehr bestehende Ausnahme-Tarif für Langholz, nach welchem die Frachtsätze der Ausnahme-Tarife 6a und 6b für Langholz mit der Massgabe Anwendung finden, dass bei Verladung auf einem Paar Schemel- oder Kuppelwagen die Fracht für das wirkliche Gewicht der Ladung, mindestens jedoch für 10 000 kg zu entrichten ist, bleibt über den 31. November d. J. hinaus in Geltung.

Köln, den 26. December 1883. (26)
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische).

In unserem **Localverkehr** wird am 1. Januar 1884 für Steine des Ausnahmetarifs D in Ladungen von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Quantum zwischen Senftenberg und Königs-Wusterhausen ein Ausnahmefrachtsatz von 0,31 *M.* pro 100 kg eingeführt.

Berlin, den 25. December 1883.
Königl. Eisenbahndirection. (27)

Zum diesseitigen **Local - Gütertarif** vom 1. Mai 1881 ist der vom 1. Januar 1884 an gültige Nachtrag 18 herausgegeben, welcher Ausnahme-Tarifsätze für Sprit und Spiritus zum See-Export in Ladungen von 10 000 kg von Hannover (Nordbahnhof), Misburg und Peine nach den Weser- und Elbe - Hafenstationen nebst den für die Anwendung derselben massgebenden Bedingungen und Controlevorschriften, sowie Ausnahme-Tarifsätze für Seeschlick enthält.

Exemplare des Nachtrags sind in den Güterexpeditionen käuflich zu haben.

Hannover, den 28. December 1883. (28)
Königliche Eisenbahndirection.

Am 1. Januar k. Js. tritt für den Güterverkehr mit Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen im **Rheinisch - Westfälisch-Südwestdeutschen Verbande** der Nachtrag IX zum Tarifheft II, der Nachtrag VIII zum Tarifheft III und der Nachtrag I zum Tarifheft IV in Kraft. (Preis je 10 ₰).

Diese Nachträge enthalten die Tarifkilometer und Frachtsätze für die in den Verbandsverkehr aufgenommene Station Wilgartswiesen der Pfälzischen Eisenbahnen, sowie Berichtigungen, welche letztere jedoch, soweit sie Erhöhungen in sich schliessen, erst am 15 Februar k. Js. in Gültigkeit treten.

Der Nachtrag IX zum Tarifheft II enthält ausserdem Tarifkilometer und Frachtsätze für verschiedene in den Verbandsverkehr aufgenommene Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch).

Köln, den 28. December 1883.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische). (29)

Mit dem 1. Januar 1884 treten directe **Frachtsätze für** die Station **Heidersdorf** der Oberschlesischen Eisenbahn im Verkehr mit den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover sowie der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatsbahn in Kraft.

Nähere Auskunft über die Höhe dieser Sätze ertheilen die Verbandstationen, sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 29. December 1883. (30)
Königliche Eisenbahn-Direction,
zugleich Namens der betheiligten
Verwaltungen.

Die im Gütertarif, Theil I, für den **Local- und directen Verkehr** zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt und der Gotha-Ohrdrufer Eisenbahn, sowie der Nordhausen - Erfurter, Saal-, Weimar-Geraer, Werra-Eisenbahn (mit Einschluss von Wernshausen-Schmalkalden), Eisenberg-Crossener, Friedrichsrodaer, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer und Hohenebra - Ebeleber Eisenbahn enthaltene und auch in dem Verkehre zwischen vorbezeichneten Stationen und solchen der anderen vom Preussischen Staate verwalteten Bahnen geltende Bestimmung, wonach bei Verladung von **Langholz** auf einem Paar Schemel- oder Kuppelwagen die Fracht nach den Sätzen des **Ausnahmetarifs** für Holz des Specialtarifs I **für das wirkliche Gewicht der Sendung,** mindestens jedoch für 10 000 kg pro Sendung berechnet wird, bleibt über den 31. December 1883 hinaus in Kraft.

Erfurt, den 25. December 1883. (31)
Königliche Eisenbahndirection,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Januar 1884 bezw. was den Verkehr mit der Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn anbelangt, am 15. Januar 1884 tritt zu den Heften 1, 2 und 3 des vom 1. Januar 1882 ab giltigen Tarifs für den **Berlin-Sächsischen Verbands-Güterverkehr** je ein Nachtrag VI in Kraft. Insoweit mit diesen Tarifnachträgen Frachterhöhungen gegen die bisherigen Taxen verbunden sind, erlangen die neuen Sätze erst am 15. Februar 1884 Giltigkeit. Exemplare können von den betheiligten Güterexpeditionen bezogen werden.

Dresden, am 27. December 1883. (32)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Am 1. Januar 1884, bezw., insoweit gegenüber den bisherigen Frachtsätzen Erhöhungen eintreten, am 15. Februar 1884, treten die Nachträge VIII zu Heft No. 1 und V zu Heft No. 2 des Tarifs für den **Stettin-Märkisch-Sächsischen Verbands-Güterverkehr** in Kraft. Dieselben enthalten anderweite Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Dresden, Gera, Görlitz, Grossenhain, Leipzig (Dr. Bhf) und Borsdorf, Plagwitz-Lindenau, Radebeul, Zeitz und Zittau resp. mit den Stationen Stettin (Berl.-Stett. u. Bresl-Schweidn.-Freib. B.) und Stettin-Dunzigbahnhof. Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 29. December 1883. (33)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Januar 1884 tritt der Nachtrag VI zum Tarife für den **Magdeburg-Sächsischen Verbandsgüterverkehr** in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält ausser Frachtsätzen für die neu aufgenommenen Stationen Erla und Johanngeorgenstadt der Sächsischen Staatsbahnen und den Stationen Gr. Wanzleben, Kl. Wanzleben und Seehausen b/W. des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg auch veränderte Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Cöthen und Halle. Insoweit die letztbezeichneten Taxen Erhöhungen gegen die seitherige Frachtberechnung enthalten, erlangen dieselben erst vom 15. Februar 1884 ab Gültigkeit.

Dresden, am 29. December 1883. (34)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 20. Januar k. J. tritt zu Theil II des **Hannover - Magdeburg - Ungarischen Verbandstarifs** Nachtrag XII in Kraft. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für Getreide zwischen verschiedenen Stationen der priv. Oesterreichisch - Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und Brandenburg und ist bei den Verbandsstationen zu erhalten.

Dresden, am 29. December 1883. (35)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grosshl. Badische Staatseisenbahnen. Die Frachtsätze des internen Ausnahmetarifs No. 3 für den Versandt von Steinkohlen ab Station Karlsruhe Hauptbahnhof gelten vom 1. Januar k. J. ab auch für den Versandt ab Station Karlsruhe Mühlburgerthor.

Karlsruhe, den 29. December 1883. (36)
Generaldirection.

Zu dem mit dem 1. k. M. in Kraft tretenden **Local-Ausnahmetarit** der Oberschlesischen Eisenbahn **für den Transport von Steinkohlen und Kokes** gelangt, mit Giltigkeit von demselben Tage, ein Nachtrag I zur Einführung. Derselbe enthält Frachtsätze für Sendungen von Wilhelmsbahngrube und Berichtigungen des Haupttarifes. Die darin enthaltenen Sätze nach Breslau O/S. gelten auch für Breslau B.-Frb., N.-M. und Mochbern; ebenso die Sätze nach Posen O/S. für Posen M.-Pos. Druckexemplare des Nachtrages sind von den Stationscassen zu beziehen.

Breslau, den 27. December 1883. (37)
Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Am 1. Januar k. J. tritt zum Heft II des Tarifs für den Güter-Verkehr mit

Stationen der **Hessischen Ludwigs-Eisenbahn** im **Rheinisch-Westfälisch Südwestdeutschen Verbande** der Nachtrag III in Kraft (Preis 10 Pf.)

Derselbe enthält ausser Berichtigungen des Haupttarifs die Tarifkilometer und Frachtsätze für die in den Verbandsverkehr aufgenommenen Stationen Aurich, Burhafe, Dornum, Esens, Georgsheil, Hage, Loppersum, Marienhafe, Norden und Wittmund des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) sowie einen Ausnahme-Frachtsatz für Schwefelkiestransporte von Lintorf nach Kahl.

Köln, den 27. December 1883. (38)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische.)

Vom 15. Februar 1884 ab kommen im Verkehre zwischen Stationen der ehemaligen **Köln-Mindener Eisenbahn einer-** und Stationen der **Niederländischen Rhein-Eisenbahn andererseits** via Emmerich für eine halbe Ladung Vieh 9 — statt wie seither 7 — Quadratmeter zur Berechnung.

Die betreffende Bestimmung des seit dem 1. October 1880 im genannten Verkehre für die Beförderung von Leichen etc. bestehenden Tarifs erfährt dementsprechende Abänderung.

Köln, den 27. December 1883. (39)

Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Lokal-Güter-Verkehr. Vom 1. Januar k. J. ab bis auf Weiteres kommt für Sendungen von Zündhölzern, welche von Gothenburg und Malmoe oder den zwischen diesen beiden Plätzen belegenen Häfen in Lübeck eingetroffen sind und von hier unmittelbar zur Weiterbeförderung nach Hamburg gelangen, bei Aufgabe derselben in Ladungen von mindestens 10 000 Kg. pro Frachtbrief und Wagen oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht ein Ausnahmefrachtsatz von Lübeck nach Hamburg von ℳ 0,50 pro 100 Kg. zur Einführung.

Lübeck, den 28. December 1883. (40)

Die Direction
der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Für den **Transport von Roheisen** bei Bezahlung von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Unterwellenborn nach Pilsen (Station der Kaiser Franz-Joseph-Bahn) trans. kommt vom 1. Januar 1884 ab ein Satz von 0,84 Mk. pro 100 kg zur Einführung.

Erfurt, den 25. December 1883. (41)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Vom 1. Januar 1884 ab kommt für den **Transport von Roheisen** bei Bezahlung von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Unterwellenborn nach Teplitz und Teplitz-Waldthor ein Satz von 0,94 Mk. pro 100 kg zur Einführung.

Erfurt, den 24. December 1883. (42)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Niederschlesischer Steinkohlen-Verkehr. Vom 1. Januar k. J. ab finden die in dem Ausnahme-Tarif für Niederschlesische Steinkohlen nach Wejbybka vom 1. April 1882 enthaltenen Frachtsätze für Steinkohlen auch auf Kokestransporte Anwendung.

Berlin, den 27. December 1883. (43)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 15. Januar 1884 tritt im **Sächsisch-West-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbande** der Nachtrag II zum Tarife für den Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. Direction für Staatseisenbahn-Betrieb einerseits und Stationen der königl. Sächsischen Staatsbahnen andererseits in Kraft, welcher einzelne neue Frachtsätze enthält und bei den Endverwaltungen zu erlangen ist.

Dresden, am 27. December 1883. (44)

Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. Rumänische Linien. Vom 1. Januar 1884 n. St. an bis auf Widerruf wird der Lagerzins für Getreidesendungen bei der Aufgabe in unseren rumänischen Stationen um 50 pCt. ermässigt, und sonach für Getreidequantitäten, welche in den Stationen zugeführt, jedoch binnen der reglementmässigen Frist zur Beförderung nicht aufgegeben werden können, an Lagergebühren blos 2 bani per 100 kg und Tag aufgerechnet.

Wien im December 1883. (45)

Der Verwaltungsrath.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Für Pilezucker wird für Podebrad loco nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz der Frachtsatz ℳ 1 — excl. 10 ₰ Schleppbahngebühr — nach Dresden Elbkai ℳ 1,39 pro 100 kg für Wagenladungen von 10000 kg im Kartirungswege bis Ende 1884 gewährt.

Wien, am 27. December 1883. (46)

Rumänische Eisenbahnen. Am 25. December 1883 tritt Nachtrag IV zum Gütertarif der Linie Ploesci-Predeal vom 20. October 1882 in Kraft. (47)

Nord-Brabant-Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft. Am 1. Januar 1884 tritt zu unserem Local-Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden, gültig vom 1. Juli 1878, der 3. Nachtrag in Kraft, enthaltend die Bestimmung, dass ein Retour- oder Rundreisebillet, mit welchem eine Fahrpreis-Ermässigung verbunden ist, zur Rück- resp. Weiterreise nur für diejenige Person gültig ist, welche mit demselben die Reise begonnen hat.

Gennep, im December 1883. (48)

Die Direction.

II. Personen- und Gepäckverkehr.

Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn. Mit dem 1. Januar 1884 werden die Special-Bestimmungen zum Betriebs-Reglement für die Personen- und Gepäckbeförderung

1. im Localverkehr und
2. in folgenden directen Verkehren, als mit der Lübeck-Büchener und Lübeck-Hamburger Bahn, mit der Berlin-Hamburger, der Berlin-Stettiner, der Parchim-Ludwigsluster und der Güstrow-Plauer Bahn

durch folgende Bestimmungen ergänzt:

„Ein Retour- oder Rundreisebillet, mit welchem eine Fahrpreisermässigung verbunden ist, ist zur Rück- bezw. Weiterreise nur für diejenige Person gültig, welche mit demselben die Reise begonnen hat“.

Die bezüglichen Tarifnachträge können bei den Billet-Expeditionen abgefordert werden.

Schwerin, den 27. December 1883.

Die Direction,
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen. (49)

III. Eisenbahn-Effectenverkehr.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Jene 3procentige Obligationen der Gesellschaft, welche der Serie Z angehören, deren letzter Coupon (No. 30) am 1. Januar k. J. verfällt, können vom 16. Januar k. J. an bei den nachfolgend bezeichneten Zahlstellen zum Umtausche gegen neue Obligationen der gleichen Nummer, und mit Coupons vom 1. Juli 1884 bis 1. Januar 1914 (No. 31—90) versehen, eingereicht werden, und zwar:

in Wien bei der Liquidatur der Gesellschaft, Südbahnhof,
„ Triest bei den Herren Morpurgo & Parente,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. v. Rothschild & Söhne,
„ Berlin bei Herrn S. Bleichröder,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
„ Dresden bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
„ Hamburg bei der Norddeutschen Bank,
„ Hamburg bei den Herren L. Behrens & Söhne.

Die hierzu erforderlichen Consignationen liegen bei den Zahlstellen auf.

Alte Obligationen Serie Z, welche mit dem Deutschen Reichs-Stempel versehen sind, müssen bei den im Deutschen Reiche gelegenen Zahlstellen, Obligationen ohne solchen Stempel bei den ausser dem Deutschen Reiche gelegenen Zahlstellen präsentirt werden.

Bei ersteren Zahlstellen werden nur mit dem Deutschen Reichs-Stempel versehene neue Obligationen, bei letzteren nur solche ohne diesen Stempel ausgegeben.

Wien, im December 1883.

Der Verwaltungsrath. (50)

K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn. Wir bringen hiermit zur Kenntniss, dass die am 1. Januar 1884 fälligen Coupons der Prioritäts-Obligationen unserer Gesellschaft und zwar:

a) der Silber-Prioritäts-Obligationen vom Jahre 1871 und 1872 à 150 fl. Oe. W. mit 3 fl. 75 kr. in Silber beziehungsweise bei den Zahlstellen in Deutschland zu demjenigen Wiener Course, welcher nach Vereinbarung der Oesterr. Eisenbahnen periodisch festgesetzt wird, in Deutscher Reichswährung und
b) der in Gold verzinslichen Prioritäts-Obligationen vom Jahre 1883 à 300 ℳ mit $7^1/_2$ ℳ Deutscher Reichswährung vom 1. Januar 1884 angefangen

bei nachstehenden Zahlstellen zur Einlösung gelangen werden, nämlich

in Smichow bei Prag bei der Hauptcassa der Gesellschaft;
„ Wien beim Wiener Bank-Verein,
„ Berlin, „ Dresden } bei der Dresdner Bank,
„ Frankfurt a/M. bei der Deutschen Vereinsbank,
„ Stuttgart bei der Württembergischen Bankanstalt vorm. Pflaum & Comp.,
„ München bei dem Bankhause Guggenheimer & Comp.

Smichow bei Prag, im December 1883.

Der Verwaltungsrath. (51)

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

IV. Submissionen.

Die Lieferung von:

a. 6 Stück Personenwagen I./II. Cl.,
b. 20 „ Normal - Personenwagen III. Classe,
c. 14 „ Personenwagen IV. Cl.

soll vergeben werden.

Termin:
Dienstag, den 22. Januar 1884.

Bedingungen gegen Einzahlung von 6 Mark (eventuell von 2 Mark pro Exemplar für jede Wagengattung) vom unterzeichneten Büreau zu beziehen. (52J)

Hannover, den 18. December 1883.
Maschinentechnisches Büreau.

Eisenbahn-Directions-Bezirk Erfurt. Zur Verdingung der Herstellung, Anlieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues für die Verbreiterung der Eisenbahnbrücke über die Hörsel auf Bahnhof Eisenach ist öffentlicher Submissionstermin auf

Donnerstag, den 24. Januar 1884
Vormittags 11 Uhr

in unserem Geschäftslocale in Erfurt, Gartenstrasse 1, angesetzt.

Das Submissionsformular und die Bedingungen können gegen Einsendung von 50 ₰ vom unterzeichneten Büreau bezogen, und die Projectzeichnungen mit statischen Berechnungen und Gewichtsermittelungen daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen, in beschränkter Zahl auch gegen weitere Einzahlung von 1 ℳ übersandt werden.

Die Offerten sind verschlossen mit der Aufschrift:

„Offerte auf Eisenconstruction zur Hörselbrücke bei Eisenach“

bis zu dem bezeichneten Termin einzureichen.

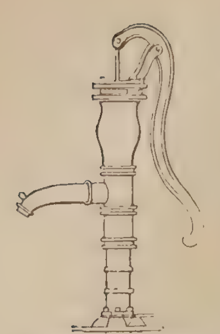
Bautechnisches Büreau. (53)

Ein junger Mann, mit guten Schulkenntnissen ausgerüstet, der Ostern die Schule verlässt, wünscht sich gern dem Eisenbahndienst zu widmen. Refl. werden gebeten, sich wegen des Näheren mit mir in Verbindung zu setzen.

Heide i/Holst., d. 18. Dec. 83.
Fritz Kruse.

Zur Ausführung eines sehr guten Eisenbahn-Unternehmens wird ein auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens erfahrener vermögender Techniker gesucht.

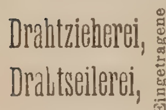
Adressen erbeten sub **J. Z. 7958** an **Rudolf Mosse, Berlin SW.**



Rich. Langensiepen
Maschinen-Fabrik
Buckau-Magdeburg.
Spezialität:
Pumpen und Spritzen
aller Grössen und Systeme.
Haus-, Hof- und **Wirthschafts-Pumpen.**
Pumpen für **dünne, dicke, kalte und heisse Flüssigkeiten** für Hand- u. Maschinenbetrieb. **Garten- u. Feuerspritzen. Windmotoren, pat. Pumpgöpel, Dampfpumpen, pat. mechanische Schmier-Apparate für Dampf-Cylinder, Ventile und Hähne.**
Cataloge gratis und franco.

A. Warmuth
Kaiserlich Russischer Hofspediteur
BERLIN
übernimmt grosse und kleine Transporte jeder Art zu festen Sätzen nach allen Orten der Erde.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.



Drahtzieherei, Drahtseilerei,



Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.

Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.



(Patent Steel Barb Fencing.)

Gegründet 1808. **GUTEHOFFNUNGSHÜTTE,** *Gegründet 1808.*

Aktienverein für Bergbau & Hüttenbetrieb
in Oberhausen II. a. d. Ruhr, Rheinprovinz,
liefert:

A. Produkte der Stahl- u. Eisen-Werke aus Schweisseisen, Flusseisen u. Flussstahl.
Eisenbahnschienen und **Pferdebahnschienen.**
Laschen und **Unterlagsplatten.**
Lang- u. **Quer-Schwellen** für ganz eisernen Bahn-Oberbau.
Stab- und **Fein-Eisen,** als Rund-, Quadrat-, Flach- und Schneideisen.
Universal-Eisen.
Façon-Eisen, als ⌊-⊤-⊥-[-, Speichen-, Reifen-, Säulen-, Halbrund-, Fenster-, Roststabeisen etc.
Gruben- und **Winkelschienen.**
Bleche, als Kesselbleche in allen Qualitäten, Feinbleche, Brückenbleche, gesteinte u. geripppte Bleche.
Streckengestelle für Gruben.
Walzdraht.

Produktionsfähigkeit pro Jahr:

Eisenbahnschienen u. Schwellen	70,000 t
Sonstige Stahlfabrikate	10,000 t
Bleche	10,000 t
Handelseisen incl. Brückenmaterial	40,000 t
Walzdraht	10,000 t

B. Hochofen-Produkte.
Puddel-, Giesserei-, Bessemer- und **Thomas-Roheisen. Spiegeleisen** und **Ferro-Mangan.**
Produktionsfähigkeit pro Jahr: 170,000 t.

C. Bergbau-Produkte.
Förderkohlen von den eigenen Zechen Oberhausen, Osterfeld und Ludwig, vorzüglich geeignet für Lokomotiv- und Kessel-Feuerung, Ziegeleien und Kalkbrennereien sowie für Hausbrand.
Gewaschene Nusskohlen der Zeche Oberhausen.
Produktionsfähigkeit pro Jahr: 700,000 t.

D. Produkte der übrigen Etablissements.
Dampfmaschinen, besonders für Zechen, als Fördermaschinen, Wasserhaltungsmaschinen, Ventilatoren, Dampfkabel, Dampfpumpen etc.
Kaltluftmaschinen, System Bell-Coleman.
Schiffsmaschinen bis zu den grössten Dimensionen.
Druck- und **Hebepumpen** für Bergwerke.
Gestänge für Bergwerkspumpen von Façoneisen.
Geschmiedete Rund-Gestänge mit Patentschlössern aus bestem Hammereisen.
Waggonkipper, vollständig selbstthätig, Patent Gutehoffnungshütte.
Maschinenguss jeder Art und Grösse.
Poteriegus.
Koquillen.
Geschosse in allen Kalibern, roh und mit Hartblei-Ummantelung oder Kupferführung.
Schmiedestücke jeder Façon und jeder Grösse.
Schiffs-Ketten, Anker und **Steven.**
Krahnenketten, sowie Ketten jeder Art.
Dampfkessel, Reservoirs etc.
Eiserne Brücken, Dachconstructionen jeder Grösse.
Drehscheiben, Schwimm- u. Trocken-Docks.
Dampfschiffe, vollständig ausgerüstet für den Personen- und Güterverkehr.
Eiserne Kähne, Pontons.
Feuerfeste Konverter-Düsen, Stopfen, Ausgüsse etc.

Ausgeführte grössere Eisen-constructionen:
Diverse Brücken über den Rhein, die Weichsel, Weser, Elbe, Mosel, für die Gotthardbahn etc.
Perronhalle für den Anhalter Bahnhof in Berlin.
Grosses Schwimmdock für die Kaiserl. Marine.

PATENTE: Wasserhaltungsmaschinen mit Rotation und Hubpausen, System Kley. **Flachschieber und Präcisions-Steuerungen** für Dampfmaschinen, System Gutehoffnungshütte. **Fördermaschinen** mit Expansionssteuerung, System Versen. **Waggonkipper,** vollständig selbstthätig, System Gutehoffnungshütte. **Schlösser** für Rundeisengestänge. **Kaltluftmaschinen,** System Bell-Coleman.

Der Verein besitzt folgende Werke:

I. Gutehoffnungshütte zu Sterkrade.
II. Hammer Neu-Essen bei Oberhausen II.
III. Walzwerk Oberhausen in Oberhausen II.
IV. Walzwerk Neu-Oberhausen in Oberhausen II.
V. Eisenhütte Oberhausen in Oberhausen II.
VI. Zeche Oberhausen in Oberhausen II.
VII. Schiffswerft Ruhrort in Ruhrort.
VIII. Zeche Neu-Essen II-Ludwig in Bellinghausen.
IX. Zeche Neu-Essen IV in Bellinghausen.
X. Zeche Osterfeld in Osterfeld.
XI. Diverse Eisensteingruben in Nassau, Siegen, Lothringen etc.

Gegenwärtig beschäftigte Arbeiterzahl: 8000.

VEREINIGTE RHEINISCH-WESTPHÄLISCHE PULVER-FABRIKEN
IN **CÖLN,**
GRÖSSTES INSTITUT
SEINER ART AUF DEM CONTINENTE, LIEFERN ALLE SORTEN PULVER SOWIE DYNAMIT, NEBST ZUBEHOR.

Die
Werkzeugmaschinenfabrik „Vulkan"
(vorm. William Benndorf)
Chemnitz



empfiehlt sich zur Lieferung ihrer: **Schraubenschneid-Support-Drehbänke** nach Whitworths Scala, **Support-Drehbänke** zum selbstthätigen Lang- und Plandrehen, **Bohr-Drehbänke, Plan-Drehbänke, Locomotiv-** und **Eisenbahnwagenräder-Drehbänke, Horizontal-, Vertical-Radial-** und **Langlochbohrmaschinen, Shaping-, Stoss-** und **Hobelmaschinen, Räderschneidmaschinen, Mutter-** und **Schraubenschneidmaschinen, Mutterstoss-** und **Fraismaschinen, Blechdurchstossmaschinen** und **Scheeren, Blechbiegmaschinen, Dampfhämmer, Ventilatoren, Parallelschraubstöcke;**
ferner: **Holzbearbeitungsmaschinen,** als:
Bohr- und **Stemmmaschinen, Hobelmaschinen, Kreissägen, Sägegatter,** verticale **Bandsägen, Zapfenschneid-** und **Schlitzmaschinen, Fraismaschinen** zu allen möglichen Façonhölzern etc.
Courante Maschinen befinden sich auf Lager.

Dieser Nummer liegt ein Prospect, betr. „Deutschen Eisenbahn-Terminkalender für Verwaltung und Betrieb pro 1884" bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 2. 1884.

Zeitung des Vereins



Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 5. Januar 1884.

Aus dem Generalbericht

der X. Commission über den Gesetzentwurf, betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Preussischen Staat.

Wir haben bereits in voriger Nummer aus diesem Generalbericht der X. Commission des Abgeordnetenhauses, welcher zusammenfasst, was in den Debatten der Vorberathung von allgemeinem Interesse vorgekommen ist, die Erklärung des Regierungs-Vertreters, betreffend den vorzulegenden Gesetzentwurf über die communale Besteuerung der Eisenbahnen mitgetheilt. (Siehe S. 6.) Wir heben heute folgende weitere Mittheilungen des Berichts heraus:

Reichseisenbahn-Project.

Auf die Frage eines Mitgliedes an die Königliche Staatsregierung, ob die letztere noch beabsichtige, die Uebertragung der Preusischen Eisenbahnen auf das Reich durchzuführen, und eventuell wann und in welcher Weise dies geschehen werde, wurde Seitens der Herren Regierungscommissarien nachstehende Erklärung abgegeben:

Es sei bekanntlich in die Verstaatlichungsverträge eine Bestimmung aufgenommen, durch welche die Abtretung der einzelnen für den Staat erworbenen Bahnen auf das Reich vorgesehen werde. Im Uebrigen sei neuerdings bei der Preussischen Regierung nichts weiter in dieser Angelegenheit veranlasst worden.

Hierauf wurde Seitens des oben erwähnten Mitgliedes ohne Widerspruch der Vertreter der Königlichen Staatsregierung constatirt, dass sich die Königliche Staatsregierung bezüglich des Ueberganges der Bahn auf das Reich noch auf demselben Standpunkt befinde, auf welchem sie sich bei den früheren Eisenbahnverstaatlichungen befunden habe.

Stellung der in den Staatsdienst zu übernehmenden Beamten.

Zu einer weiteren Discussion gab die Stellung der in den Staatsdienst zu übernehmenden Beamten der zu verstaatlichenden Bahnen Anlass. Zunächst wurde an die Königliche Staatsregierung die Frage gerichtet, ob es sich bestätige, dass die Absicht bestehe, den bei Verstaatlichung der Bahnen mit in den Staatsdienst zu übernehmenden Betriebsbeamten bei Einrangirung unter die Zahl der gleichgestellten Staatsbeamten hinsichtlich der Anciennetät einen fünfjährigen Zeitraum in Abzug zu bringen, eine Massnahme, welche, wenn sie sich bewahrheiten sollte, in hohem Grade zu bedauern sei. Hierauf wurde Seitens der Königlichen Staatsregierung nachstehende Erklärung abgegeben:

Die in der Debatte gemachten Ausführungen, dass den mit den Privateisenbahnen übernommenen diätarisch beschäftigten Beamten von ihrer Anciennetät durchweg ein Zeitraum von fünf Jahren gekürzt sei, können in dieser Allgemeinheit als richtig nicht zugegeben werden. Für etatsmässige Anstellung in gewissen Dienstkategorien sei in der Staatseisenbahnverwaltung die Ablegung eines Examens vorgeschrieben, zu welchem die Beamten nur dann zugelassen würden, wenn sie bestimmten Voraussetzungen genügt, namentlich einen Vorbildungskursus von bestimmter Zeitdauer absolvirt haben.

Da von der Ablegung des Examens an die Anciennetät der Staatsbahndiätarien gerechnet werde, so sei im Interesse der Gerechtigkeit erforderlich gewesen, den mit den Privatbahnen übernommenen Diätarien, soweit man sie von der Ablegung des Examens entbunden habe, doch bei der Einrangirung unter die Staatsbahndiätarien die durchschnittliche Zeitdauer der Vorbereitung zum Examen von ihrer im Uebrigen unter Anrechnung der Privatdienstzeit festgesetzten Anciennetät in Abzug zu bringen.

Hiernach sei für die Diätarien des Büreaudienstes ein Zeitraum von 5 Jahren, welcher von der im Privatdienst verbrachten Zeit zu kürzen sei, festgesetzt worden. Hierbei sei erwogen worden, dass als Civilsupernumerarien für den Büreaudienst nur solche Personen zugelassen werden, welche die Reife für die Prima eines Gymnasiums oder einer Realschule I. Klasse erlangt haben, — dass dieselben sodann einen dreijährigen Kursus im Verwaltungsdienst durchzumachen haben, ehe sie zum Examen zugelassen werden, — dass sie während dieser Zeit regelmässig eine Vergütung nicht erhalten, — und dass endlich ihre Anstellungsberechtigung durch das Alternat mit den Militairanwärtern beschränkt sei, während die mit den Privatbahnen übernommenen Diätarien die Anstellungsfähigkeit ohne diese Beschränkung erlangen.

Aus diesen Rücksichten sei es von sämmtlichen Directionen für billig erachtet worden, den Privatdiätarien bei ihrer Einrangirung unter die Staatsbahndiätarien einen 5jährigen Zeitraum von der Privatdienstzeit abzurechnen.

Auf die weiteren Fragen an die Königliche Staatsregierung:

1) Welche Beamte sind als solche zu betrachten, denen 5 Jahre von ihrer Anciennetät abgerechnet werden können, und sind darunter auch solche zu verstehen, die, trotzdem sie bei der Privatdirection schon eine nach den bei den Privatbahnen

herrschenden Begriffen „etatsmässige" Anstellung erlangt haben, zunächst im Staatsdienst nur diätarische Beschäftigung finden können;

2) wenn ein Beamter der Privatbahn
   a) entweder das Reifezeugniss einer Gymnasialprima erworben, oder
   b) in vorgerückten Jahren in den Eisenbahndienst eingetreten ist und inzwischen eine Beschäftigung getrieben hat, die seinem Vorbereitungsdienst zu Gute komme,

   sollen ihm auch in diesen Fällen die fünf Jahre von der Anciennetät abgerechnet werden?

erklären die Vertreter der Königlichen Staatsregierung:

Zu 1. Eine etatsmässige Anstellung habe nicht bei allen demnächst verstaatlichten Privatbahnen stattgefunden und sei, wo sie stattgehabt, keineswegs gleichwerthig mit der etatsmässigen Anstellung im Staatseisenbahndienste gewesen. Bei den Staatsbahnen habe dieser Begriff einen bestimmten Inhalt, weil mit demselben besondere Rechte und Vorzüge verbunden seien. Bei Uebernahme der Privatbahnbeamten in den Staatsdienst habe man daher nicht sowohl darauf, ob diese Beamten bei der Privatverwaltung etatsmässig angestellt seien, als vielmehr darauf Rücksicht nehmen müssen, ob sie im Privatdienst eine Stellung eingenommen haben, welche als gleichwerthig mit derjenigen, für welche man im Staatsdienst etatsmässige Stellen vorsehe, betrachtet werden könne. Diejenigen Beamten, bei welchen man diese Voraussetzung als zutreffend nicht habe ansehen können, namentlich die noch in einem Vorbereitungsstadium befindlichen Beamten, seien als Diätarien in den Staatsdienst übernommen und unterlägen der Berechnung ihrer Anciennetät unter Kürzung der 5 Jahre bei Wegfall des Examens. Auf die etatsmässig angestellten Beamten finde dagegen eine solche Berechnung keine Anwendung.

Zu 2. Die Abrechnung der fünf Jahre sei eine vom Herrn Minister aus Rücksichten der Billigkeit vorgeschriebene Durchschnittsregel. Abweichungen von derselben seien unerwünscht, zumal sie zu Berufungen Anlass gäben, könnten aber vom Herrn Minister nachgelassen werden, wenn besondere Rücksichten der Billigkeit im einzelnen Falle dieselben angezeigt erscheinen liessen.

Ob die in der Frage unter a und b bezeichneten Umstände genügen würden, um eine Abweichung zu rechtfertigen, müsse der Entscheidung des Herrn Ministers vorbehalten bleiben, sobald der Fall praktisch werde.

Schliesslich wird noch die Frage an die Königliche Staatsregierung:

Soll bei der Berechnung der Dienstzeit der Büreaudiätarien der verstaatlichten Bahnen ausser den 5 Jahren, welche zur Ausgleichung der Ausbildungszeit mit den Civilsupernumerarien in Betracht kommen sollen, diejenige Dienstzeit ausser Ansatz bleiben, welche sie vor dem 20. Lebensjahre in dem Dienst der Privatbahnen zugebracht haben?

von den Vertretern derselben dahin beantwortet:

Bei den Privatbahnen werde der Eintritt in den Dienst schon in sehr frühem Lebensalter gestattet. Man habe es daher für billig erachtet, die geringwerthige Leistung einer Beschäftigung im Privatdienst vor dem 20. Lebensjahre ausser Ansatz zu lassen, so dass der 5jährige Zeitraum unter Umständen noch ausgedehnt werde. Dass Civilsupernumerarien vor dem 20. Lebensjahre in den Dienst eintreten, sei zwar nicht ausgeschlossen, sofern sie vor Erreichung dieses Alters den Bedingungen der Zulassung genügen können. Dieselben haben aber nach Absolvirung des 3jährigen Kursus noch das Examen abzulegen, welches den in Rede stehenden Privatbahndiätarien erlassen werde. Auch erlangen sie nur die durch das Alternat mit den Militairanwärtern beschränkte Anstellungsfähigkeit, während den Privatbahndiätarien dieselbe Anstellungsfähigkeit, wie den Militäranwärtern beigelegt ist. Erwägt man, dass die letzteren erst nach 12jähriger Dienstzeit, wenn sie durchweg bereits das 30. Lebensjahr überschritten haben, die Anstellungsfähigkeit erlangen, so seien die Privatbahndiätarien gewiss nicht zu ungünstig gestellt.

Diesen Ausführungen wurde von einigen Mitgliedern der Kommission lebhaft widersprochen.

Communalbesteuerung der Eisenbahnen.

Zu der Mittheilung über diesen Punkt in voriger Nummer fügen wir noch folgende Erklärung des Reg.-Commissars bei:

Auf weitere Anfragen verschiedener Mitglieder der Commission wurde vom Herrn Regierungs-Commissar mitgetheilt:

Bei Berechnung des steuerpflichtigen Reinertrages werde die Verzinsung des Anlagecapitals nach einem noch der Erörterung unterliegenden Procentsatz in Abzug zu bringen sein. Ob eine Betheiligung der Streckengemeinden bei der Besteuerung des Reinertrages in Aussicht genommen sei, entziehe sich seiner Kenntniss. Die Communallast derselben werde nur unwesentlich von der Durchschneidung des Gemeindebezirks durch die Eisenbahn berührt, während ein angemessener Maassstab für die Betheiligung schwer zu finden sei.

Wenn wider Erwarten die nach den bezeichneten Grundzügen in Aussicht stehende gesetzliche Regelung in dem weiteren Rahmen der Besteuerung der Forensen und juristischen Personen Schwierigkeiten, welche die Erledigung der Angelegenheit in der laufenden Session in Frage stellen würden, begegnen sollte, so werde der Minister der öffentlichen Arbeiten die Regelung durch ein auf die Eisenbahnen zu beschränkendes Specialgesetz befürworten.

Seitens mehrerer Mitglieder wurde darauf aufmerksam gemacht, dass durch die veränderte gesetzliche Regelung unerwünschte Verschiebungen in der Einnahme der betheiligten Gemeinden herbeigeführt werden könnten, und dass es sich empfehlen werde, in dieser Beziehung genaue Ermittelungen anzustellen und bei der späteren Berathung des Gesetzes mit vorzulegen. Seitens des Vertreters der Regierung wurde zugegeben, dass besonderer Werth darauf zu legen sei, solche Verschiebungen zu vermeiden, und dass die bedeutende Mehrbelastung der Staatskasse, welche sich durch die beabsichtigte gesetzliche Regelung voraussichtlich ergeben werde, gegen etwaige Ausfälle der Gemeinden einen erheblichen Schutz gewähren würde. Hierzu wurde anderseits bemerkt, dass die Vertheilung der Steuersummen auf die Gemeinden im Gesetz nicht specificirt werden könne. Die Distribution müsse in den Kreisordnungsprovinzen durch die Organe der Selbstverwaltung, den Kreisausschuss oder den Kreistag, in den übrigen Provinzen durch die Regierungsorgane, den Landrath u. s. w. erfolgen.

Hiergegen ward mehrseitig bemerkt:

Es sei Thatsache, dass die effective Communallast häufig auf andere Schultern, als auf die der Billigkeit nach zu belastenden Schultern falle, und dass andere Communen die Vortheile der Einrichtung der Nachbarcommunen genössen. Die eben angeregten Grundsätze seien unannehmbar, da hierdurch die Willkür in die Rechte der Communen eingreife. Es müsse für die letzteren ein gesetzlich normirtes Verhältniss geschaffen werden. Dieselben dürften nicht abhängig vom administrativen Ermessen sein. Hierzu sei aber auch der Kreisausschuss oder die Kreisversammlung zu rechnen, sobald diese für die Distribution rechtlich gestimmt haben.

Dieser Vorschlag sei übrigens nicht neu; er sei bereits in ähnlicher Weise im Verwendungsgesetze gemacht und dort abgelehnt worden. Zunächst sei die Aufstellung von Exempeln nach den verschiedenen vorgeschlagenen Systemen Seitens der Königlichen Staatsregierung erforderlich. Nur erst, wenn dies erfolgt, könne mit der Aufstellung allgemein erforderlicher Grundsätze vorgegangen werden. Schliesslich führt ein Mitglied aus, dass er nach den Erklärungen der Königlichen Staatsregierung annehmen dürfe, dass überall nach den Bestimmungen des § 10 des vorliegenden Gesetzes verfahren und danach die Communen nicht zu kurz kommen würden. Er könne aber nicht umhin, noch ausdrücklich zu bemerken, dass die Reineinnahmen der Staatseisenbahnen nach und nach sich durch den Bau unrentabler Strecken vermindern müssten, und er gäbe sich deshalb in dieser Beziehung, dass die Communen in ihren früheren Einnahmen durch die Verstaatlichung geschädigt würden, keinen Illusionen hin.

Bei der Abstimmung wurde schliesslich der § 10 mit grosser Majorität angenommen.

§ 11 und die folgenden Paragraphen des Gesetzes werden ohne Discussion angenommen.

Bei der Abstimmung über das ganze Gesetz ergab sich dessen Annahme mit 14 gegen 3 Stimmen.

Secundärbahn-Bauten in Bayern.

(Fortsetzung aus No. 1.)

Bezüglich der Oberbau-Construction hielt man es für unvortheilhaft, das schwere Rollmaterial der Hauptbahn auf die Nebenbahn übergehen zu lassen. Es sollen eigene Wagen sowohl als Locomotiven beschafft werden, letztere von einem Gewicht, dass sie im dienstfähigen Zustande keinen grösseren Raddruck als den des beladenen Güterwagens der Hauptbahn ausüben, d. h. 4,25 und äussersten Falles 5,0 t. Was die Wahl des Oberbausystems anlangt, so hielt man dafür, dass bei einigermassen niedrigen Eisenpreisen nur der eiserne Oberbau in Betracht kommen könne, da allein dieser die für Localbahnen besonders zu beachtende Bedingung der geringsten Unterhaltungskosten zu erfüllen vermag.

Hinsichtlich der Wahl zwischen Lang- und Querschwellen-Oberbau giebt man ersterem (dem eisernen Langschwellen-Oberbau) den Vorzug, weil der bei Hauptbahnen mit grosser Fahrgeschwindigkeit zutreffende Vorwurf der zu geringen Seitensteifigkeit bei Secundärbahnen in Fortfall komme und der andere der mangelhaften Entwässerung hinreichend gemildert sei. Bei Lage der Localbahn auf einer bestehenden Strasse sei überdem das Langschwellen-System wegen Ersparniss an Breite sowohl als wegen wesentlicher Reduction der Kosten der Unterbettung im Vorzuge.

Hinsichtlich der Art des Langschwellen-Oberbaues hat man das 1theilige (Hartwich-) System und das 2theilige System in Betracht gezogen. Wenn auch ersterem Einfachheit und eine

geringe Kostspieligkeit zur Seite stehen und Bedenken wegen kleiner Basisbreite und Schwierigkeit der Seitenaussteifung für Localbahnen mehr oder weniger in Fortfall kommen, so bleiben doch als Bedenken die Schwierigkeit der Auswechslung und relativ grosse Materialverluste bei Auswechslungen bestehen, von denen der 2theilige eiserne Oberbau frei ist. Ausserdem spricht als ein wichtiger Umstand für den 2theiligen und gegen den 1theiligen Oberbau der Werth, welcher auf gleichmässige Durchführung desselben Oberbaues auf der ganzen Bahnlänge zu legen ist. Diese Gleichmässigkeit würde man beim 1theiligen Oberbau der Verschiedenheit des Unterbaues wegen, die in den verschiedenen Strecken stattfindet, opfern müssen.

Es ist demzufolge ein Oberbau in Aussicht genommen worden, welcher probeweise schon bei der gegenwärtig bereits im Bau befindlichen Bayerischen Secundärbahn Gemünden-Hamelburg zur Anwendung kommt. Derselbe besteht aus einer 9 m langen sattelförmigen Schwelle aus Fluss- oder Schweisseisen von 59 mm Höhe, welche in Curven nach dem betr. Radius gebogen wird und zwischen 2 Wulsten die Stahlschiene — von ebenfalls 9 m Länge und 102 mm Höhe trägt; das Gewicht pro Meter beträgt für die Schwelle 16,6 kg und für die Schiene 18,9 kg. Die Befestigung der Schiene auf den Schwellen — welche nur in vertikaler Richtung zu wirken braucht — geschieht mittelst Klemmplättchen und Bolzen; Spurweite und Neigung des Gestänges werden durch Anwendung von Spurbolzen mit konischen Backen gewahrt; die sonst üblichen Stoss-Quereisen kommen in Fortfall. Der Oberbau wiegt pro Meter Geleis 80 kg.

Die Bettung soll aus zwei von Bruchstein und Schotter hergestellten Prismen bestehen, welche ebenso wie der zwischen den beiden Strängen stehen bleibende Erdkörper durch Dohlen entwässert werden.

Die Stations-Anlagen sind, sowohl was die Geleisanlagen als was die Hochbauten betrifft, in sparsamster Weise projectirt; letztere werden nach Typen ausgeführt, die für jede Classe der Stationen genau festgestellt sind.

Der am meisten vorkommende Typus ist jener der Haltestelle mit Güterabfertigung, bei welchem vorausgesetzt ist, dass der gesammte Localdienst nur von einem Bediensteten gehandhabt wird. Dem entsprechend sollen alle Dienstlocalitäten in unmittelbarem Zusammenhang unter sich und mit der Wohnung des Haltestellers zu liegen kommen.

Alle Bahnen erhalten telegraphische Leitungen; die Erwägungen über Verwendung telegraphischer oder telephonischer Apparate sind noch nicht abgeschlossen.

Der Bedarf an Fahrmaterial wurde nach dem Grundsatze ermittelt, dass bei Bahnen bis zu 30 km Länge 2 Locomotiven (Tenderlocomotiven) und nur bei längeren Bahnen, bei denen voraussichtlich eine Zugcomposition nicht ausreicht, ein entsprechendes Mehr zu beschaffen sei. Der Bedarf an Personenwagen (nach dem Intercommunications-System und mit nur zwei Classen bezw. auch nur einer Classe hergerichtet) ist für Bahnen bis zu 10 km Länge zu 3 Stück angenommen, während man an Güterwagen 2 Gepäckwagen, 2 gedeckte und 2 offene vorgesehen hat; für Bahnen von mehr als 10 km Länge ist eine entsprechende Vermehrung vorgesehen.

Der directe, die Anschlussstation passirende Wagenladungsverkehr soll dagegen durch die Güterwagen der Hauptbahn vermittelt werden, wobei eventuell mit Rücksicht auf die jeweiligen scharfen Curven der Nebenbahn ein Ausschluss von Wagen abnorm grossen Radstandes zu verfügen wäre, wenn dieselben nicht mit Vorrichtungen für Radialstellung versehen sind.

Die baulichen und veranschlagten finanziellen Verhältnisse der im Secundärbahn-Gesetzentwurf zur Ausführung vorgeschlagenen 11 Localbahnen sind in folgender Tabelle zusammengefasst:

Strecke	Länge km	Spurweite m	Kleinster Radius m	Grösste Steigung ‰	Zahl der Stationen und Haltestellen: Stationen	Haltestellen mit Güter-Verkehr	Haltestellen nur für Pers.-Verkehr	Baukosten incl. Fahrmaterial insges. M.	Baukosten pro km M.	Davon tragen die Interessenten insges. M.	Davon tragen die Interessenten pro km M.	Berechnete Einnahme pro km M.	Berechnete Ausgabe incl. Erneuerung pro km M.	Berechnete Verzinsung des staatl. Baucapitals pCt.
1. Uebersee-Marquartstein	7,93	1,435	200	6,7	1	1	1	346 000	43 630	27 000	3 400	4 275	2 700	3,9
2. Weiden-Neustadt a. W.-N.-Vohenstrauss . . .	25,10	„	180	16,66	3	2	4	1 815 000	72 310	114 400	4 550	4 745	2 401	3,4
3. Neustadt i. O.-Beilngriess mit Greisselbach-Freistadt	27,62 10,00	„	200	20,0	2	5	3	1 612 000	42 850	78 700	2 090	2 342	1 906	1,1
4. Hof-Naila-Marxgrün . .	24,10	„	180	25,0	2	3	3	1 782 000	73 940	153 000	6 350	4 415	2 511	2,8
5. Münchberg-Helmbrechts	9,73	„	„	22,2	1	1	1	680 000	69 890	56 000	5 760	3 906	2 614	2,0
6. Erlangen-Forth-Gräfenberg	28,50	„	150	25,2	2	7	6	1 331 000	46 700	114 900	4 030	3 922	2 146	4,1
7. Roth-Greding	39,40	„	180	„	3	5	2	1 915 000	48 600	161 000	4 090	2 884	1 882	2,3
8. Feucht-Wendelstein . .	5,38	„	200	16,67	1	1	—	263 000	48 880	16 400	3 040	3 261	2 637	1,4
9. Eichstätt-Eichstätt (Stadt)	5,16	1,000	60	25,0	1	1	3	332 000	64 340	47 300	9 170	6 143	4 496	3,0
10. Neustadt a./S.-Bischofsheim	19,15	1,435	150	„	1	3	2	901 000	47 050	80 000	4 180	3 482	2 268	2,8
11. Landsberg-Schongau .	29,00	„	300	20,0	2	4	1	1 260 000	43 450	102 000	3 520	3 288	2 127	3,0
=	231,07	—	—	—	—	—	—	12 237 000	52 950	950 700	4 110	3 558	2 240	2,7

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neu eröffneter Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Von der geschäftsführenden Direction ist die Zurechnung der am 20. December v. Js. für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr eröffneten 5,64 km langen Strecke Bettemburg-Düdelingen Werk zu den Vereinsbahnstrecken gemäss § 3 No. 2 des Vereinsstatuts ausgesprochen worden. Diese im Grossherzogthum Luxemburg gelegene, der Kaiserlichen General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen unterstellte Strecke hat in Bettemburg Anschluss an die Linie Diedenhofen-Ruxemburg und enthält die Zwischenstation Düdelingen Dorf. Der Personen- und Gepäckverkehr findet nur zwischen dieser Station und Bettemburg statt, während zwischen Düdelingen Dorf und Düdelingen Werk nur reine Güterzüge kursiren.

Fusion der Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Eisenbahn-Gesellschaft.

Das Uebereinkommen, welches im Falle der Erwerbung der Prag-Duxer Bahn durch die Dux-Bodenbacher Bahn zwischen der K. K. Staatsverwaltung und der letztgenannten Actien-Gesellschaft abgeschlossen werden soll, hat folgenden Hauptinhalt:

Art. 1. Die Dux-Bodenbacher Bahn verpflichtet sich, den Erlös aus dem von der Prag-Duxer Bahn aufgenommenen Anlehen von 10 000 200 M., insoweit dies nicht schon geschehen ist, nur zu jenen Zwecken zu verwenden, welche von der letztgenannten Gesellschaft bei Contrahirung der Anleihe bezeichnet worden sind, und sie räumt der Staatsverwaltung das Recht ein, sich von der entsprechenden Verwendung Ueberzeugung zu verschaffen.

Art. 2. Der Dux-Bodenbacher Erneuerungsfond wird in jedem Betriebsjahre mindestens mit einer 5 pCt. der gesammten Transporteinnahme des vereinigten Bahnunternehmens betragenden Summe dotirt werden. Dem Erneuerungsfond fliessen überdies zu: a) der Werth alter Materialien, welche bei den zu Lasten des Fonds bewirkten Erneuerungen gewonnen worden sind; b) Capitalzinsen und Coursgewinn des Fonds. Dafür hat der Erneuerungsfond zu leisten a) bei dem Oberbau den Ersatz des Eisen- und Holzmaterials, Schiebebühnen; b) bei den Fahrbetriebsmitteln den Ersatz vollständig unbrauchbar gewordener Fahrbetriebsmittel. Sollte der Erneuerungsfonds zur Bestreitung der Leistungen nicht hinreichen, so sind die nicht gedeckten Kosten direct zu Lasten des Betriebes zu verrechnen.

Der bei der Dux-Bodenbacher Eisenbahn bestehende Reservefond wird alljährlich mit mindestens 10 pCt. des Erträgnisses des vereinigten Unternehmens dotirt. Sobald der Reservefond die Höhe von 1 000 000 fl. erreicht hat, hört die Verpflichtung zur weiteren Dotirung desselben auf.

Ausserdem fliessen dem Reservefonds jene Beträge zu, welche durch Veräusserung von Bestandtheilen des Gesammtunternehmens, insofern letztere nicht ersetzt werden, eingehen, dann die Nutzungen des Fonds (Capitalzinsen und Coursgewinne), sowie verfallene Zinsen, Dividenden und Superdividenden.

Der Reservefond darf nur zur Bestreitung der Kosten solcher Ergänzungs- und Erweiterungsbauten, welche den Bahnwerth erhöhen, dann kleinerer Neubauten, und zur Nachschaffung von Betriebsmitteln verwendet werden, insofern diese Verwendungen im einzelnen Falle vom K. K. Handelsministerium genehmigt werden.

Art. 3. Die Dux-Bodenbacher Bahn erkennt an, dass der Zeitpunkt, in welchem sie verpflichtet ist, das zweite Geleise auf den ihr concessionirten Bahnen auszuführen, bereits eingetreten ist.

Die gleiche Verpflichtung wird hinsichtlich der Prag-Duxer Bahn dann eintreten, wenn der jährliche Rohertrag dieser Bahnen während zwei auf einander folgenden Jahren die Summe von 18 455 fl. S. pro km überschritten haben wird.

Art. 4. Die Dux-Bodenbacher Bahn räumt der K. K. Staatsverwaltung das Recht ein, vom 1. Januar 1885 angefangen, den Betrieb des gesammten vereinigten Unternehmens für die Concessionsdauer für Rechnung der Bahn zu führen.

Art. 5. Falls die Staatsverwaltung von diesem Rechte Gebrauch macht, garantirt dieselbe der Dux-Bodenbacher Bahn, von dem Zeitpunkte der Betriebsübernahme angefangen, jedoch unter Ausschluss der dem Jahre 1887 vorangegangenen Betriebsjahre, einen Betriebs-Ueberschuss aus deren Gesammtunternehmen (mit Ausschluss) der Duxer Braunkohlenwerke), welcher für jedes der Jahre 1887—1894 dem Durchschnitte der wirklichen Betriebsüberschüsse der nächst vorausgegangenen zwei Betriebsjahre nebst einem Zuschlage gleichzukommen hat, welcher für das Jahr 1887 6 pCt., für jedes der Jahre 1888, 1889 und 1890 5 pCt. und für jedes der Jahre 1891, 1892, 1893 und 1894 4 pCt. jenes Durchschnittes beträgt. Der auf diese Weise für das Jahr 1894 ermittelte garantirte Betriebsüberschuss hat als solcher für alle folgenden Betriebsjahre zu gelten. Die in Folge dieser Garantieleistung etwa bezahlten Beträge sind aus den Erträgnissen späterer Betriebsjahre, soweit dieselben die garantirten Ertragsminima übersteigen, mit 4 pCt. Zinsen zurückzuvergüten, wobei die Zahlung der Zinsen jenen der Garantievorschüsse vorauszugehen hat.

Art. 6. Die Staatsverwaltung wird das Unternehmen, als Machthaber der Gesellschaft, mit Obsorge für die Interessen derselben betreiben. Hierbei soll die Staatsverwaltung berechtigt sein, nach ihrem freien Ermessen vorzugehen, jedoch mit Ausnahme nachstehend bezeichneter Angelegenheiten, bei denen sie die Zustimmung der Gesellschaft einholen wird:

a) Im Falle der Erwerbung von Grund und Boden, der Ausführung von Ergänzungs- und Erweiterungsbauten oder kleiner Neubauten, sowie der Nachschaffung von Fahrbetriebsmitteln, insoweit die Summe der in einem Jahre erforderlichen Auslagen den Betrag von 10 000 fl. überschreitet.

b) Im Falle einer durchgreifenden, aus dem Anlagecapitale zu bestreitenden Umgestaltung des Oberbausystems.

c) Bei Einleitung von mehr als 4 täglich in jeder Richtung die ganze Bahn durchlaufenden Personenzügen.

d) Bei Herabsetzung der Tarife für den Frachtenverkehr zwischen Stationen des vereinigten Unternehmens untereinander, sowie zwischen solchen Stationen und dem Auslande, jedoch nur insofern solche Herabsetzungen in den Jahren 1885 und 1886 zur Anwendung gelangen und unbeschadet der dem Staate concessionsmässig zustehenden Tarifsrechte.

Art. 7. Der Staatsverwaltung bleibt vorbehalten, die Verwaltung des Unternehmens mit jener anderer vom Staate verwalteter Bahnunternehmungen zu vereinigen. In diesem Falle soll jedoch über den Betrieb eine besondere Rechnung geführt werden. Hierbei sollen bei der Vertheilung der gemeinsamen Einnahmen und Ausgaben Bestimmungen zur Anwendung kommen, von denen wir erwähnen: Von den Kosten der allgemeinen Verwaltung sind die, die Dux-Bodenbacher Bahn betreffenden Feuerassecuranz-Prämien, Generalversammlungs-Auslagen, Couponseinlösungs-Spesen und ähnliche, lediglich aus der Eigenschaft einer öffentlichen Gesellschaft entspringenden Auslagen, derselben direct zuzurechnen; die gleichartigen der gemeinsamen Verwaltung erwachsenden Auslagen für andere von ihr verwaltete Unternehmungen werden derselben ebenfalls direct zugerechnet. Alle übrigen Kosten der allgemeinen Verwaltung werden zuerst auf sämmtliche Eisenbahnen einerseits und auf die einzelnen Nebengeschäfte (insbesondere das Kohlengeschäft bei Strimitz) andererseits im Verhältniss der erzielten Bruttoeinnahmen vertheilt.

Von dem sonach auf die Eisenbahnen entfallenden Antheile wird der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn die nach dem Bahnlängen-Verhältnisse resultirende Quote zugeschieden. Das letztere gilt auch von den ganzen Kosten der Centralleitungen für Bahnaufsicht und Bahnerhaltung, Verkehrs- und commerziellen Dienst, sowie für Zugförderungs- und Werkstätten-Dienst. Die hiernach auf die Dux-Bodenbacher Eisenbahn entfallenden allgemeinen Verwaltungs- und Centralleitungskosten dürfen jedoch in keinem Falle höher sein, als sie sich im Durchschnitte der der Betriebs-Uebernahme durch den Staat vorausgegangenen letzten drei Betriebsjahre bei der Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Eisenbahn zusammen ergeben haben.

Art. 8. Der Staat wird die Betriebsrechnung der Dux-Bodenbacher Bahn alljährlich spätestens bis zum 31. Mai dem Verwaltungsrathe mittheilen und event. den garantirten Betriebsüberschuss in der Weise flüssig machen, dass dem Verwaltungsrathe am 30. Juni und 31. December jeden Jahres Abschlagszahlungen, — bemessen mit je 40 pCt des Betriebsüberschusses des Vorjahres, — zur Verfügung gestellt werden, während der Rest, resp. die eventuelle Ueberzahlung 14 Tage nach Mittheilung der Betriebsrechnung beiderseits ohne Zinsvergütung ausgeglichen werden wird.'

Art. 9. Das im Dienste der Dux-Bodenbacher Eisenbahn stehende Personal wird durch den Staat ohne Aenderung der erworbenen Rechte und Pflichten der Dienstgewalt des Staates unterstellt, welcher dasselbe in erster Linie bei der Verwaltung und dem Betrieb der gesellschaftlichen Eisenbahnen und Nebengeschäfte, event. aber auch im Dienste der gemeinsamen Verwaltungsstelle des Staates verwenden wird.

Art. 10. Der gesellschaftliche Pensions- und Krankenfond, sowie eventuell andere humanitäre Fonds, mit Ausnahme derjenigen, welche die Duxer Braunkohlenwerke betreffen, werden gleichzeitig dem Staate in Verwahrung und Verwaltung übergeben.

Art. 11. Dem Staate wird — unbeschadet der ihm bereits auf Grund der Concessionsurkunden zustehenden Einlösungsrechte — das Recht eingeräumt, vom 1. Januar 1892 angefangen, jederzeit das vereinigte Gesammt-Unternehmen mit Ausschluss der Braunkohlenwerke bei Dux einzulösen. Zur Bestimmung des Einlösungspreises wird der einjährige Durchschnitt aus den wirklich erzielten Betriebs-Ueberschüssen der der Einlösung unmittelbar vorangegangenen drei Jahre unter Ausscheidung des Betriebsertrages der Duxer Braunkohlenwerke ermittelt, wobei die in diesen Jahren gezahlten und in die Betriebsrechnungen als Ausgabe eingestellten Einkommensteuerbeträge ausser Ansatz zu bringen sind. Dieser Durchschnittsbetrag, mindestens aber die Summe von 3 100 000 Gulden, wird der Dux-Bodenbacher Bahn vom Staate als Jahresrente in halbjährigen, am 30. Juni und 31. December jeden Jahres fälligen Decursiv-Raten bis zum 30. Juni 1962 ausgezahlt werden. Es wird ausdrücklich anerkannt, dass die hier bezeichnete Einlösungsrente der gesetzlichen Steuerpflicht unterliegt. Durch die erfolgte Einlösung tritt der Staat in das lastenfreie Eigenthum aller zu dem vereinigten Gesammt-Unternehmen gehörigen Sachen, mit alleinigem Ausschlusse des Reservefonds, sowie der Braunkohlenwerke bei Dux. Sollte die Art der Eintragung der ob der Dux-Bodenbacher Bahn bücherlich eingetragenen Prioritätsanlehen die Uebernahme der im Zeitpunkte der Einlösung noch aushaftenden Quoten derselben durch den Staat als Selbstschuldner unbedingt erforderlich machen, so wird der Staat berechtigt sein, die halbjährig zur Verzinsung und Tilgung derselben erforderlichen Beträge von der Einlösungsrente an jedem Fälligkeitstermine der letzteren in Abzug zu bringen.

Art. 12. Die am 21. September und am 30. September 1882 im Handelsministerium zwischen der Staatsverwaltung und der Prag-Duxer Eisenbahn vereinbarten Protocollar Uebereinkommen treten mit dem Tage der Unterzeichnung des gegenwärtigen Uebereinkommens ausser Kraft.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, den 31. December 1883.

Rückblick auf die Bahnereignisse des abgelaufenen Jahres.*)

Vor Allem begegnen wir der consequenten Durchführung der das Oesterr. Eisenbahnwesen charaktisirenden Richtung des Staatsbahnsystems, sowie der lebhaften Thätigkeit des Privatcapitales, behufs Schaffung kleinerer, localen Interessen dienenden Bahnlinien. Weitaus früher, als dies von den kühnsten Erwartungen erhofft werden konnte, wird in Folge des Durchschlages des Arlberg-Tunnels diese Bahn, welche eine der wichtigsten Durchzugslinien für den mitteleuropäischen Verkehr bildet, im Jahre 1884 beendet sein und wird dieselbe sodann im Vereine mit der zur Ausführung beschlossenen Traject-Anstalt über den Bodensee dem westlichen Staatsbahnennetze erst zur vollen dominirenden Bedeutung verhelfen. Für die östlichen Staatsbahnen, d. i. die Dniester und Tarnow-Lechower Bahn und die Gal. Transversalbahn, deren Bau so rasch fortschreitet, dass deren 3 Hauptlinien zum bestimmten Termine im Jahre 1884 dem Betriebe übergeben werden; ferner für die Albrecht-Bahn und Mähr. Grenzbahn wurde erst in den letzteren Tagen eine Ministerialkommission zur Oberleitung des Betriebes aller dieser Bahnen ernannt. Durch die legislative Genehmigung der Linien Triest-Herpelje und einer Fortsetzungslinie der Dalmatiner Staatsbahn von Siveric bis Knin wird die Ergänzung des westlichen Staatsbahnnetzes angestrebt. Die Herstellung der Böhm.-Mähr. Transversalbahn auf Staatskosten ist durch die allerhöchste Sanction gesichert. Hand in Hand mit dem Bau neuer Staatsbahnlinien,

---

*) Wir benutzen hierzu theilweise den im diesjährigen Eisenbahnkalender erscheinenden Aufsatz des Club-Präsidenten Kaiserl. Rath Dr. Liharzik.

gingen ferner die Bestrebungen, bereits bestehende Bahnen für den Staat zu erwerben. Hierher gehörten ausser der bereits erwähnten Betriebs-Uebernahme der Mähr. Grenzbahn durch den Staat; die Verhandlungen mit der Franz Joseph-Bahn, Rudolfs-, Vorarlberger und der Pilsen-Priesener Bahn. Bezüglich der Letztern sind die Verhandlungen noch nicht abgeschlossen; bezüglich die 3 ersten unterliegen der Vereinbarung der Regierung mit dem betreffenden V.-Rathe noch der legislativen Behandlung; theilweise auch der Beschlussfassung der betreffenden General-Versammlungen. Im Stadium der Vorberathung befindet sich die überaus wichtige Frage, betreffend die Verlängerung des im Jahre 1866 ablaufenden Nordbahn-Privilegiums, eine Frage, die das allgemeine Interesse im weitgehendsten Masse wach erhält. Stattlich ist die Reihe der erfolgten Concessionen für Localbahnen, von denen ein beträchtlicher Theil bereits zur Vollendung gelangt ist. Unter den bereits vollendeten ist eine der wichtigsten die nur 17 km lange Bahn von Gerbersdorf resp. Wittmannsdorf nach Ebenfurth hinsichtlich des Getreide-Exportes aus Ungarn.

Die Prosperität der grosen Eisenbahnen hat durch die Localbahnen bedeutend gewonnen; ein Blick auf die Einnahms Ausweise der beiden letzten Jahre konstatirt dies zur Genüge. Eine wahrhaft salomonische Entscheidung ist bezüglich der so häufig ventilirten Frage der Decentralisation bez. Centralisirung der Eisenbahnen von allerhöchster Stelle an die gleichzeitigen Deputationen des Lemberger und Wiener Gemeinderathes erfolgt. Während die an den Engländer Fogerty concessionirte Wiener Stadtbahn wegen Finanznöthen noch nicht in Angriff genommen werden konnte, ist derselben bereits durch die Concessionirung einer electrischen Stadtbahn eine Concurrenz erstanden. Mit der Fusion der Prag-Duxer und Dux-Bodenbacher Bahn schliesst das Jahr. Auch in Ungarn sind erfreuliche Fortschritte auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens zu verzeichnen. Die Conzessionirung und der Bau von Localbahnen schreitet vorwärts; die Budapest-Semliner Bahn wurde dem Betriebe übergeben; die Ofen-Fünfkirchener Bahn hat sich constituirt. Auch die Ung. Regierung verfolgt energisch das Verstaatlichungs-Princip; das neue Sequestrations-Gesetz wird dies zwar erleichtern, die Regierung zieht aber den Weg der Vereinbarung vor wie aus den jüngst abgeschlossenen Vereinbarungen mit der Siebenbürger und der Donau-Draubahn zeigen. Schliesslich ist die Thätigkeit der Oesterr.-Ungar. Staatsbahn in beiden Reichshälften zu erwähnen, welchen wir den raschen Ausbau der Wagthalbahn verdanken. Nachdem nun auch die zu Beginn des Jahres noch in voller Schärfe bestandenen Differenzen mit den Deutschen Nachbarn beigelegt wurden, so geht unser Eisenbahnwesen einer schönen, gesicherten und allseitig erspriesslichen Zukunft entgegen.

Ministerial-Commission für die Galizischen Staatsbahnen.

Die Kreirung der vorerwähnten Ministerial-Commission für die Verwaltung der Galizischen Staatsbahnen darf dem E. B. zufolge wohl als sicherer Beweis dafür gelten, dass die „Decentralisation der Eisenbahnen", wie sie sich die Polen denken und wie sie sich dieselben aus der Antwort des Handelsministers an die Deputation des Polenclubs construirten, keine Thatsache geworden ist, noch werden wird. Die Ministerial-Commission bildet schon in ihrer Zusammensetzung das Gegengewicht gegen alle Decentralisations-Bestrebungen und werden die ihr im Verordnungswege zugehenden Instructionen dies noch klarer zutage treten lassen. Ein Analogon für die Art und Weise der Amtirung dieser Commission bildet jene Ministerial-Commission, welche für die Behandlung aller dem Handelsministerium vorbehaltenen Agenden des westlichen Staatsbahnnetzes eingesetzt ist, aus den Herren Pusswald, Czedik, Pollanetz, Wittek, Lilienau und Leddihn besteht und seit Jahresfrist fungirt. Die Persönlichkeiten, mit Ausnahme der Hofräthe Wittek und Lilienau, an deren Stelle Regierungsrath Pichler getreten ist, sind fast dieselben geblieben, und diese Zusammensetzung hat wohl nichts „Decentralisationsmässiges" an sich und dürfte auch einige Gewähr namentlich dafür bieten, dass die Amtssprache der neuen Galizischen Staatseisenbahn die Polnische nicht sein wird.

Die Landes- und Communal-Umlagen der verstaatlichten Eisenbahnen.

Von der Oesterreichischen Regierung wird ein Gesetz-Entwurf vorbereitet, welcher zum Zwecke hat, den Communen und Ländern, welche von verstaatlichten Bahnen berührt werden, einen Ersatz für die Entziehung der diese Bahnen bisher belastenden Communal- und Landes-Umlagen zu schaffen.

Oesterreichische Local-Eisenbahn-Gesellschaft.

Auf Grund der Concession vom 28. August 1880 hat die genannte Gesellschaft die Pecek-Zasmuker Localbahn erstellt und bisher auch betrieben.

In § 16 der erwähnten Concession ist der Oesterreichischen Local-Eisenbahn-Gesellschaft das Recht eingeräumt, die aus der Concession erwachsenden Rechte und Pflichten an die priv. Oester.-Ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft jederzeit zu übertragen."

Von diesem concessionsmässigem Rechte hat die Localbahn-Gesellschaft Gebrauch gemacht, und wird mit dem Beginn des Jahres 1884 auch der Betrieb auf der Pecek-Zasmuker Localbahn von der priv. Oester.-Ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft weiter gefübrt.

Bahneröffnung und Eisenbahn-Verkehr im November 1883.

Im Monate November 1883 wurden nachstehende Bahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben, deren Eröffnung einzeln bereits gemeldet wurde:

Am 1. November die 17,56 km lange Localbahn Böhmisch-Leipa-Niemes der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft, ferner die 81,2 km lange Strecke Trencsin-Sillein nebst der 12,4 km langen Flügelbahn Galantha-Szered der Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Am 17. November die 7,25 km lange Flügelbahn Puszta-Földvar-Békes der Kgl. Ungar. Staatsbahnen.

Ferner wurde am 1. November die mit 10,78 km auf Oesterreichischem Gebiete liegende Anschlussstrecke Schirnding-Eger (Fichtelgebirgsbahn) der Kgl. Bayerischen Staatsbahnen dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Was den November-Verkehr anlangt, so wurden nach dem „Oe. C. B." im genannten Monate auf den Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen im Ganzen 3 589 295 Personen und 6 433 683 t Güter befördert und hierfür eine Gesammt-Einnahme von 22 078 001 fl. erzielt, d. i. pro km 1 089 fl. — Im gleichen Monate 1882 betrug die Gesammt-Einnahme — bei einem Verkehr von 3 270 049 Personen, 5 339 532 t Güter und einer Länge des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetzes von 19 253 km — 21 626 344 fl., oder pro km 1 123 fl.; daher resultirt für den Monat November 1883 eine Verminderung der kilometrischen Einnahmen von 3 pCt.

Die auf dem Oesterreichisch-Ungarischen Netze in der Zeit vom 1. Januar bis Ende November 1883 erzielten Transport-Einnahmen beziffern sich auf 222 330 350 fl., in der gleichen Periode 1882 auf 212 665 565 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für die eben genannte Zeitperiode dieses Jahres 19 911 km, für denselben Zeitraum des Vorjahres hingegen 18 981 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro km für die elfmonatliche Betriebsperiode 1883 auf 11 166 fl., gegen 11 204 fl. im Vorjahre, d. i. um 38 fl. ungünstiger, oder auf das Jahr berechnet, pro 1883 auf 12 181 fl., gegen 12 223 fl. pro 1882, d. i. um 42 fl., oder in beiden Fällen um 0,3 pCt. ungünstiger.

Commerzieller Vertreter für Rakonitz-Protivin.

Wie bekannt, wird am 1. Januar 1884 die Rakonitz-Protiviner Staatsbahn, welche seit dem Jahre 1877 von der Böhmischen Westbahn für Rechnung des Staates betrieben wurde, in Staatsbetrieb übernommen. Anlässlich dieser Betriebs-Uebernahme hat die K. K. Direction für Staatsbahnbetrieb behufs besserer Entwickelung des Verkehrs auf der Rakonitz-Protiviner Staatsbahn sich bewogen gefunden, einen commerciellen Vertreter in Prag zu bestellen und diesen Posten dem Eisenbahn-Oberinspector in Pension, Herrn Heinrich Wisgrill anvertraut. Derselbe tritt sein Amt bereits Neujahr an. Herr Wisgrill, welcher den commerciellen Betrieb bei der Böhmischen Westbahn gleich bei der Betriebs-Eröffnung im Januar 1851 eingerichtet und geleitet hat, ist im Jahre 1878 in Pension getreten. Er ist ein tüchtiger Eisenbahn-Fachmann und wird den ihm anvertrauten Posten eines commerciellen Vertreters der westlichen Staatsbahnen in Prag gewiss vortrefflich ausfüllen.

Locomotivfabriks-Gesellschaft.

Die Actiengesellschaft der Locomotivfabrik in Wiener-Neustadt hielt am 15. d. M ihre achte ordentliche Generalversammlung. Der für das abgelaufene Geschäftsjahr 1882/83 erstattete Bericht des Verwaltungsrathes constatirt einen abermaligen namhaften Misserfolg des gesellschaftlichen Unternehmens, der eine Begründung in den Verlusten findet, welche die Gesellschaft an den für die Mediterranée-Eisenbahn gelieferten Locomotiven erlitten hat. Im abgelaufenen achten Geschäftsjahre hatte die Gesellschaft im Ganzen 173 Locomotiven in Arbeit. Hiervon wurden 102 während des Jahres abgeliefert, sodass für das neue Geschäftsjahr 71 Locomotiven zur Fertigstellung verblieben. Die pro 1882/83 vorgelegte Bilanz schliesst mit einem Verluste von 375 293 fl., der sich zuzüglich des Verlust-Uebertrages aus dem Vorjahre auf 406,257 fl. erhöht. Die Versammlung genehmigte die Bilanz, ertheilte dem Verwaltungsrathe ohne Debatte einstimmig das Absolutorium und berief die bisherigen Revisoren wieder zur Function.

Ausserordentliche General-Versammlung der Kronprinz-Rudolf-Bahn.

Bei der am 29. d. stattgehabten ausserordentlichen General-Versammlung dieser Bahn, welche einberufen wurde, um über das zwischen der Regierung und dem Verwaltungsrathe abgeschlossenen Uebereinhommen bezüglich der Verstaatlichung der genannten Bahn zu berathen, wurde die einstimmige Annahme sämmtlicher diesbezüglich gestellter Anträge des Verwaltungs-Rathes beschlossen. Vor Genehmigung des Protocollar-Uebereinkommens mit der Regierung, schilderte der Präsident alle demselben vorangegangenen Verhandlungen und warf einen Rück-

blick auf die einschlägigen Verhältnisse dieser Bahn. Es wurden auch die Anträge wegen Convertirung der Prioritäten und die nothwendige Aenderung der Statuten nur gegen den Protest eines Actionärs angenommen. Schliesslich gab der Präsident die beruhigendste Versicherung, dass die Actionäre bezüglich der ihnen durch das Uebereinkommen gewährleisteten Rente von $4^3/_4$ pCt. in Folge der Convertirung nicht geschmälert werden, indem mit einem Bankinstitute desshalb die Garantie-Abmachungen getroffen werden.

Ungarische Grenzbahnen.

Wie die „N. Fr. Pr." berichtet, sollen im nächsten Jahre von der Ungarischen Regierung die 150 km lange Strecke Sunja-Brood und die 20 km lange Strecke Mitrovitza-Vinkovce gebaut werden. Durch den Bau dieser Linien werden die Serbischen Anschlussbahnen unter Semlin beinahe in directe Verbindung mit Agram-Fiume gebracht, wodurch die Eisenbahn Pest-Semlin und die südlichen Linien der Ungarischen Staatsgen bahnen eine beträchtliche Alimentirung erfahren dürften.

Fusion der Dux-Bodenbacher und der Prag-Duxer Eisenbahn.

Ueber die Basis des getroffenen Uebereinkommens wird Folgendes berichtet: Was die Dux-Bodenbacher Bahn betrifft, so wird das gegenwärtige Actienkapital derart festgestellt, dass nach Ausscheidung der Kohlenwerke durch Bildung einer eigenen Actiengesellschaft ein Ausgleich durch Erhöhung des Stammkapitals mittelst Kapitalisirung einer Rente desselben von $8\frac{1}{2}$ pCt. erzielt wird, so dass die bisherigen Stammactien auf 11 000 000 fl. erhöht und auf die Prioritätsaktien Lit. A und B im Betrage von 1 611 900 fl. neue Stammactien Lit. A im Betrage von 1 074 600 fl. ausgegeben werden, auf welche Art daher das gesammte dermalige Actienkapital von 8 211 900 fl. auf 13 686 500 fl. unter folgenden Modalitäten erhöht wird: Auf die bisher existirenden 33 000 Dux-Bodenbacher Stammactien, welche als Actien Lit. A abgestempelt werden, sind weitere 22 000 Lit. A à 200 fl. neu auszufolgen; auf die 16 119 Prioritätsactien Lit. A und B à 100 fl. werden den Besitzern weitere 5 373 neue Stammactien à 200 fl. ausgefolgt, so dass das erhöhte Actienkapital aus 1 611 900 fl. in Prioritätsactien und 12 074 000 fl. in Stammactien bestehen wird. Das dermalige Prioritätskapital bleibt unberührt aufrecht. Was die Prag-Duxer Bahn betrifft, so erhalten die 33 310 Prioritätsactien à 150 fl. für den Werth von 70 pCt., d. i. für zusammen 3 497 550 fl., 17 493 Dux-Bodenbacher Actien Lit. A und somit 3 948 600 fl. zum Umtausch. Die sich daraus ergebende Differenz von 1 050 fl. fällt zu Gunsten des Reservefonds. Die bestehenden 54 000 Prag-Duxer Stammactien à 150 fl. werden auf 40 pCt. reducirt und erhalten 16 200 Dux-Bodenbacher Actien Lit. B à 200 fl., welche erst vom 1. Januar 1886 auf eine Dividende bis zu 5 pCt. Anspruch haben werden. Die Dux-Bodenbacher Bahn ist geneigt, die ganze dermalen bestehende Prioritätenschuld der Prag-Duxer Bahn zur Selbstzahlung zu übernehmen. Hierbei wird festgesetzt, dass die 5prozentige Silberprioritätenschuld in eine einheitliche Goldprioritätenschuld convertirt werde, derart, dass ein neues 4procentiges in Gold verzinsliches und in 57 Jahren von 1888 zu tilgendes Anlehen von 26 413 200 ℳ zur Einlösung der Silberprioritäten aufgenommen werde. Die durch die Dux-Bodenbacher Bahn übernommene Priorität wird somit einschliesslich der Anleihe von 10 000 200 ℳ für die Linie Klostergrab-Mulde 36 413 400 ℳ betragen. Hiernach würde sich das gesellschaftliche Actienkapital, sowie die gesammte Prioritätenschuld der fusionirten Bahn wie folgt beziffern: An Prioritätsactien Lit. A 404 800 fl., Lit. B 1 207 100 fl., zusammen 1 611 900 fl., Stammactien A 15 573 200 fl., B, 3 240 000 fl., zusammen 20 425 100 fl., an Prioritäten Dux-Bodenbacher 11 570 774 fl., Prag-Duxer 4procentige 13 206 600 fl. und 5procentige 5 000 100 fl., in Summa 29 784 474 fl. 37 kr. Betreffs der Vertheilung des Gewinnes wurde festgesetzt, dass nach Bezahlung der Zinsen und Tilgungsquoten der Prioritäts-Obligationen zuerst die Prioritätsactien Lit. A und B eine 5procentige Dividende, dann die Stammactien Lit. A eine 5procentige Dividende zu erhalten haben; von dem verbleibenden Ueberschusse bekommen vom Jahre 1886 an die Stammactien B eine Dividende bis zu 5 Procent und der noch übrig bleibende Betrag wird gleichmässig auf die gesammten Actien nach Verhältniss ihres Nennwerthes vertheilt. Für die neue Actiengesellschaft der Dux-Bodenbacher Kohlenwerke wird ein Actienkapital von 821 190 fl. normirt. Jeder Besitzer von dermaligen Dux-Bodenbacher Stammactien Lit. A und B erhält auf ein Stück derselben $^1/_{10}$ Stück und jeder Besitzer von zwei Prioritätsactien Lit. A und B gleichfalls $^1/_{10}$ Stück der Kohlenwerksactien.

Ausserordentliche Generalversammlung der Dux-Bodenbacher Bahn.

In der am 29. v. M. in Teplitz abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung wurde die Fusion dieser Bahn mit der Prag-Duxer Bahn mit 1141 gegen 99 Stimmen angenommen, nachdem vorher Dr. Reitzes für das gleichnamige Bankhaus Protest eingelegt hatte. Den Debatten hierüber entnehmen wir nach der „N. Fr. Pr." Folgendes: Rechtsanwalt Wolf (Dresden) erklärte Namens Deutscher, besonders Sächsischer Actionäre, dass man in diesen Kreisen das vollste Vertrauen sowohl dem Verwaltungsrathe als dem Director, sowie der bekannten Bankengruppe entgegenbringe. Letztere habe erst die Dux-Bodenbacher Bahn glücklich aus einer schwierigen Situation herausgearbeitet, dann auch die Prag-Duxer Bahn sanirt und verdiene auch für die Zukunft alles Vertrauen. Er ist der Ansicht, dass man gegen die Anträge stimmen, aber nicht ins Blaue protestiren dürfe. Dr. Mamroth (Wien) bespricht die traurige Vergangenheit der Dux-Bodenbacher Bahn, hebt die Verdienste des Directors Pechar um die Besserung des Unternehmens hervor und hofft, dass die Vereinigung günstige Resultate ergeben werde. Nachdem über die Fusionsanträge entschieden war, wurden auch die Statutenänderungen angenommen. Der Präsident des Verwaltungsrathes erörterte am Schlusse der Versammlung noch die Möglichkeit des Eintrittes formeller Schwierigkeiten bei Durchführung des Projectes und deutete an, dass man, sofern sich etwa Modificationen erforderlich machen sollten, eine neue Generalversammlung zur Beschlussfassung darüber einberufen werde. Der Director Pechar übernimmt am 1. Januar die Betriebsoberleitung der Prag-Duxer Bahn, ohne dass dadurch das Rechtsverhältniss tangirt wird.

Der Directionssitz für Dux-Bodenbach ist vom 1. Januar ab von Teplitz nach Smichow verlegt.

Constituirende Generalversammlung der Ofen-Fünfkirchner Bahn.

In dieser am 30. v. M. abgehaltenen Versammlung wurde Graf Aladard Andrassy zum Vorsitzenden gewählt. Derselbe constatirte die vollständige Zeichnung des Actiencapitales und die Beschlussfähigkeit der Versammlung. Hierauf erfolgte die punktweise Annahme der Statuten und die Wahl des Directionsrathes, welcher den genannten Grafen zum Präsidenten wählte. Früher wurde schon erklärt, dass die Concessionäre aller weiteren Verpflichtungen enthoben erscheinen. (Nebst der Creditanstalt und ihrer inländischen Gruppe ist bekanntlich auch die Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft an dem Unternehmen in hervorragender Weise betheiligt. In erster Linie beim Bau und der Finanzirung, dauernd aber ist sie durch den Vertrieb ihrer Kohlenproducte interessirt, welche einmal der neuen Bahn starke Transporte sichern, andererseits der Dampfschifffahrts-Gesellschaft für ihre Kohle ein neues bedeutendes Absatzgebiet eröffnen. D. Red.)

Personalien.

K. K. Ministerial-Commission für die Verwaltung der Dniester- und der Tarnow-Leluchower Staatsbahn, der Erzherzog Albrecht-Bahn und der Mährischen Grenzbahn. Der K. K. Handelsminister hat den K. K. Sectionschef Carl Freiherrn von Pusswald zum Vorsitzenden, den Präsidenten für Staatseisenbahnbetrieb in Wien, K. K. Sectionschef Alois Czedik von Bründelsberg, den K. K. Ministerialrath Josef Ritter von Pollanetz, den K. K. Sectionsrath Dr. W. Leddihn, und den Director der ersten Ungar.-Galiz. Eisenb.-Regierungsrath Max Ritter v. Pichler zu Mitgliedern, und den K. K. Ministerial-Vice-Secretär Dr. Ernst von Körber zum Schriftführer der K. K. Ministerial-Commission für die Verwaltung der Dniester- und der Tarnow Leluchower Staatsbahn, der Erzherzog Albrecht-Bahn und der Mährischen Grenzbahn im Handelsministerium bestellt. Die K. K. Ministerial-Commission hat ihr Geschäftslocal in Wien, IX., Universitätsstrasse Nr. 10.

Börsenbericht.

Trotz der günstigen Aussichten bezüglich der Jahresabschlüsse waren Bahnen doch ziemlich matt, was durch verschiedene meist locale Ursachen, zu erklären ist. Wir enthalten uns der Notirung einzelner Course, weil wir im nächsten Berichte auch einen Rückblick über die Börsen- und Finanzverhältnisse unserer Eisenbahnen im Jahre 1883 zu bringen beabsichtigen.

Secundärbahnen im Gebiet der Werrabahn.

Die Werrabahn, welche in ihrem 25jährigen Bestehen den Höhepunkt ihrer bisherigen Verkehrsentwickelung erreichte, wird voraussichtlich mit der Eröffnung der Linien Erfurt-Ritschenhausen und Eichicht-Stockheim bezüglich ihres seitherigen Transitverkehres von Norden nach Süden einige Einbusse erleiden, weil derselbe naturgemäss auf die genannten Linien übergehen muss; ein inzwischen angebahntes Mittel zur Ausgleichung dieser Schmälerung wird indessen für die Werrabahn reichen Ersatz bringen. Dieses Mittel ist die Erschliessung neuer Verkehrsgebiete durch Herstellung secundärer Seitenlinien in die theilweise ergiebigen Landstriche der Sächsischen Herzogthümer; zwei derartiger Secundärbahnen sind bereits vorhanden und noch erweiterungsfähig, während sechs weitere Linien sich im Stadium der nahe bevorstehenden Ausführung befinden. Die erste der bereits betriebenen Linien ist die Feldabahn, die andere die 7 km lange Zweigbahn von Station Wernshausen nach Schmalkalden, durch die Werrabahn mitbetrieben. Ursprünglich als Vollbahn gedacht und mit dem unverhältnissmässigen Aufwand von 131 000 ℳ pro Kilometer angelegt, wurde sie nach 7 Jahren finanziell schwerer Opfer für die Stadt Schmalkalden Mitte October 1881 dem Secundärbetrieb übergeben. Durch diesen Secundärbetrieb ist ein günstigeres Ergebniss erreicht worden.

Die Verwaltung der Werrabahn hat nun verschiedentliche Anregung zum Bau von Secundärabzweigungen gegeben, welche das Interesse der betreffenden Landstriche mit dem der Werrabahn verbinden, und für welche die technischen Vorarbeiten bereits ausgeführt sind. Nach der Secundärbahnzeitung", welche in No. 47 pro 1883 die in Rede stehenden Verhältnisse ausführlich bespricht, sind dies folgende Linien:

1. von Station Eisenach abzweigend: Eisenach-Creuzburg-Treffurt-Wanfried-Eschwege;

2. von Station Immelborn abzweigend: Immelborn-Barchfeld-Schweina-Altenstein-Liebenstein, 7 km lang. Ihr Zweck ist: Hebung der Montanindustrie, Belebung des Bades Liebenstein und des Ortes Schweina, Aufschwung der Wollmanufactur in Glücksbrunn und der Messerfabriken in Steinbach und Erleichterung des Touristenverkehrs;

3. von Station Themar abzweigend: Themar-Rappelsdorf-Schleusingen, 11 km lang, die Baukosten auf 700 000 Mark veranschlagt. Stadt und Kreis Schleusingen subventioniren das Unternehmen;

4. von Station Hildburghausen abzweigend: Hildburghausen-Adelhausen mit Anschluss in Roda (in Coburg) nach Saline Friedrichshall und nach Heldburg. Die Entwickelung dieser Linie hängt wesentlich mit Fertigstellung der projectirten Linie Adelhausen-Eicha-Rönhild nebst Abzweigung Eicha-Königshafen (in Bayern) zusammen; der dortige Verkehr bezieht sich auf grosse Quantitäten Getreide, Mineralwasser, Basalt (vom Gleichberge bei Rönhild) und grossartige Viehtransporte nach Norddeutschland;

5. von Station Coburg abzweigend: Coburg-Rodach (zum Anschluss an No. 4) in einer Länge von 20 km;

6. von Station Sonneberg abzweigend: Sonneberg-Lauscha durch das betriebsame Steinachthal mit seinen Eisensteinlagern, Farberden, Stein- und Kalkbrüchen sowie Glasindustrie. Eine Weiterführung nach Südosten über Oberlind-Köppelsdorf bereits in Aussicht genommen.

Da die betreffenden Regierungskreise wie die Bevölkerung lebhaftes Interesse für diese Linien beweisen, dürfte die baldige Ausführung derselben in Aussicht stehen. Eine Ausnahme macht dabei die unter 5. genannte Linie Coburg-Rodach, da die Stadt Coburg ein grösseres Interesse an dem von Sonneberg aus betriebenen Project einer Verbindung mit Eichicht-Stockheim, welche aber noch in weitem Felde steht, zeigt. St.

Territet-Glion.

Im Anschluss an die kurze Notiz über die Eröffnung dieser Specialbahn*) entnehmen wir einer ausführlichen Schilderung des Ingenieur Ed. Combe zu Morsee in der Schweiz (nach Le Génie Civil Heft 5 vom 1. December 1883) die nachfolgenden Einzelnheiten in Betreff der eigenthümlichen Anlage der Linie, indem wir gleichzeitig noch bemerken, dass der Ausdruck „Zahnradbahn" in der Ueberschrift obiger Notiz Veranlassung zu Missverständnissen geben könnte; die Beförderung der Waggons findet vielmehr mit Hülfe eines Drathseiles statt, während die Zahnstange nebst Zahnrad anderen Zwecken dienen.

Das am westlichen Ende des Genfer Sees und 350 m über dem Niveau desselben auf einem Alpenausläufer oberhalb Montreux gelegene Gehöft Glion erfreut sich einer herrlichen Lage und unvergleichlichen Aussicht; diesen Umständen verdankt die Berghöhe den Beinamen „Rigi des Waadtlandes". Im Verlauf der letzten 30 Jahre sind dort zwei grosse Hotels und zwei weniger anspruchsvolle Pensionate entstanden, welche alljährlich zahlreiche Touristen beherbergen. Der Ingenieur Riggenbach, der Erbauer der Rigi- und mehrerer anderer Bergbahnen, hatte bei einer Tour nach Glion Gelegenheit gehabt, den Mangel eines solchen Transportmittels zu bedauern, da er bejahrt und die Ersteigung der Höhe keine leichte ist; und noch vor seiner Rückkehr nach Montreux hatte er die geeignete Linie für die Anlage einer Seilbahn gesucht und gefunden. Sein Plan wurde ausgeführt und erst nach Fertigstellung dieses vielbewunderten Werkes verliess er die Gegend.

Die Bahn hat auf 674 m Länge eine Höhendifferenz von 312 m, ein Verhältniss, welches bisher von keiner Eisenbahn für Personenbeförderung annähernd erreicht wird, mit Ausnahme eines Theiles der Vesuvbahn. In dem oberen Theile der Bahn beträgt die Steigung auf 345 m der horizontalen Grundlinie 57 pCt. (= 29° 41′), auf dem unteren Ende von 95 m horizontaler Länge nur 30 pCt. (= 16° 42′), die Gesammtrichtung der Bahn ist eine gerade Linie.

Die Transporte werden durch 2 Wagen ausgeführt, welche an die Enden eines Drahtseiles angehängt abwechselnd aufwärts resp. abwärts laufen; die bewegende Kraft besteht lediglich in dem Gewichtsüberschuss des abwärts gehenden Wagens über den gleichzeitig aufwärts gezogenen. Dieser Gewichtsüberschuss wird mittelst Füllung resp. Entleerung des unter jedem Wagen befindlichen eisernen Kastens regulirt, welcher bis zu 700 l Wasser aufzunehmen im Stande ist; die in der Mitte jedes der beiden Geleise befindliche Zahnstange hat den Zweck, dem Zahnrade des herabgleitenden Wagens als Stütze resp. als Schnelligkeits-Regulator zu dienen und event. als Hemmschuh zu wirken, keineswegs aber, wie bei den eigentlichen Zahnradbahnen, das Heraufklimmen der Wagen zu befördern.

Die Spurweite beträgt 1 m und das Gewicht der Schienen 17,4 kg pro Meter; die Querschwellen, welche die Geleise nebst Zahngestänge tragen und fest verbinden, bestehen aus Schienenstücken von gleicher Länge, welche in 1 m Abstand von einander dergestalt gelegt sind, dass sie eine der betreffenden Neigung entsprechende Oberfläche bilden. Sie sind mittelst Bolzen auf gusseisernen Trägern befestigt, welche ihrerseits auf starken Quadersteinen ruhen. Diese Quadern, stufenförmig gelegt, werden nach den Seiten hin durch glatte parallele Mauern begrenzt und abgeschlossen; die nothwendigen Durchlässe resp. kleinen Unterführungen von Wegen sind ausgespart und mit Wölbungen übermauert. — Die Innenschienen der beiden Geleise berühren sich, mit Ausnahme des Punktes, an welchem sich die beiden Wagen begegnen müssen und wo die beiden Geleise etwas nach rechts und links ausbiegen, um die Kreuzung zu gestatten. — Das Gewicht eines Wagens in leerem Zustande beträgt 7 300 kg; derselbe enthält in drei stufenförmig einander überhöhenden Abtheilungen Sitze für 24 Personen und vermag im Nothfall in dem vierten höchstgelegenen und eigentlich für Gepäck bestimmten Raum noch 6 weitere Passagiere aufzunehmen. Bei jedem Wagen befinden sich 2 Schaffner resp. Bremsenwärter. Das Drahtseil hielt bei der Probe eine Belastung bis zu 57 t aus; ein vordem probirtes Kabel, aus einem 15 mm starken Hanfkern bestehend, umgeben von 7 Stängen aus je 19 Stahldrähten à 1,9 mm Dicke, wurde für zu schwach erachtet, weil es bereits bei 47 t Belastung riss. Der Durchmesser des jetzigen Taues beträgt 33 mm; es ist mit Theer überzogen und in solider Weise an den Wagen befestigt. Die am oberen Ende der Geleise aufgestellte Rolle, um welche das Drathseil läuft, hat an der Auskehlung 3,57 m Durchmesser, und zwei kleine Laufrollen führen die beiden Enden des Drahtseiles auf richtige Distance in die Geleise.

Bei einer Anlage, wie die genannte, bilden die Bremsvorrichtungen die hauptsächlichste Frage; jeder Wagen besitzt deren drei, von denen jede den Endzweck in anderer Art verfolgt. Zunächst sitzt auf jeder der beiden Wagenachsen ein stählernes Zahnrad, welches in die Zahnstange eingreift; eiserne Klauen, welche am Wagen festsitzen und die äusseren Ränder der Zahnstange umklammern, verhindern ein seitliches Abgleiten. Die Zahnstangen (dieselbe Art wie auf dem Rigi) bestehen aus zwei Seitenbacken von 12 mm starkem U-Eisen, welche durch die vernietete stählerne Zahnung verbunden sind. Die Breite der Zahnung beträgt 120 mm, der Zwischenraum zwischen den einzelnen Zähnen 100 mm und die Grösse der Zähne 43 zu 36 mm. Die Widerstandsfähigkeit der Zahnstange wurde in folgender Art festgestellt: 50 mm von der Vernietung eines Zahnes war die Zahnstange abgeschnitten und es wurde der Zahn belastet. Bei 43 t begannen die Nieten sich zu verziehen und bei 46 t gab das Eisen der Seitenwangen nach. Wenngleich somit das Drahtseil widerstandsfähiger erscheint als die Zahnstange, so ist zu bedenken, dass ersteres sich schneller abnutzt.

Auf der vorderen (richtiger unteren) Achse des Wagens befindet sich nun zu jeder Seite des Zahnrades je eine Bremswalze mit zahlreichen Auskehlungen, umgeben von zwei bronzenen Bremsklötzen, welche mittels eines Hebelwerkes zusammengepresst werden können. Das eine dieser Systeme wird von dem Conducteur des abwärts laufenden Wagens bedient, welcher den Griff der Bremse nicht loslassen darf; das andere System ist selbstthätig und soll eigentlich nur bei einem Drahtseilbruch in Wirksamkeit treten, kann indessen im Nothfall seitens des Conducteurs ebenfalls in Thätigkeit gesetzt werden. Die Bremsklötze halten ziemlich lange; seit der Eröffnung (19. August 1883) wurden von den vier in Gebrauch genommenen drei nach 2 Monaten ersetzt. — Die dritte Bremse befindet sich an der anderen Achse und ist eine Luftdruckbremse, welche selbstthätig die Schnelligkeit beim Abwärtsgleiten des Wagens zu mässigen hat. Die Achse trägt nämlich noch ein zweites kleineres Zahnrad, welches durch ein besonderes Getriebes eine Kurbel in Bewegung setzt; letztsre treibt eine Pumpe, welche in einem Reservoir die Luft verdichtet. Je mehr die Luft sich verdichtet, einen um so grösseren Widerstand hat die die Kurbel treibende Kraft zu bewältigen; letztere hängt aber mit der Schnelligkeit des Wagens zusammen. Der Conducteur hat den Mechanismus nach Bedarf zu regeln; bei dem Aufwärtsklimmen befindet sich die Pumpe ausser Thätigkeit.

Während der besseren Jahreszeit und bei zahlreichem Fremdenbesuch, wo die Zahl der Züge auf 12 in der Stunde festgesetzt ist, folgen dieselben so ziemlich ohne Unterbrechung. Die Fahrt dauert etwa 9 Minuten und die vorgeschriebene Schnelligkeit beläuft sich auf 1,25 m pro Secunde. Trotz aller Vorsichts- und Sicherheitsmassregeln erscheint es manchem Passagier bedenklich, sich einer Fahrt mit so bedeutender Neigung zu unterwerfen, während vielleicht der nämliche Reisende kein Bedenken

*) cfr. Jahrgang 1883 No. 69 S. 920 dieser Zeitung.

trägt, sich einem senkrechten Aufzuge anzuvertrauen; trotzdem sind im ersten Monat 10 000 und im zweiten, von der Witterung weniger begünstigten, noch 8 000 Billets verausgabt worden. Der Preis für Hin- und Rückfahrt beträgt 1½ Frcs.

Die Ungleichmässigkeit des Gefälles hat übrigens mehrfache Unzuträglichkeiten im Gefolge: zunächst lässt die Spannung des Kabels dieses am Punkte des Neigungswechsels öfter aus seinen Laufrädern gleiten, wohin es nicht von selber zurückkehrt. In diesem Falle und wenn der Bremswärter nicht genau Acht giebt, tritt mitunter die automatische Bremse in Thätigkeit. Ferner ist das Gewicht des absteigenden Wagens auf der unteren flacheren Parthie des Abhanges mitunter nicht ausreichend, um den aufsteigenden Wagen völlig hinaufzuziehen; alsdann bleibt der ganze Betrieb stehen, während auf der Station Anstrengungen gemacht werden, um das Gewichtsmanco auszugleichen; in beiden Fällen gerathen dann die Passagiere gewöhnlich in unnöthige Aufregung. Um den letzteren Fall zu vermeiden, wird der Wasserballast nicht mehr, wie Anfangs, nach der Zahl der hinaufzubefördernden Passagiere regulirt, sondern es wird der ganze Kasten gefüllt, auch werden Einrichtungen zu noch grösserer Belastung getroffen. Die Zahl der Passagiere wird übrigens telegraphisch in beiden Richtungen mitgetheilt.

Die erste Versuchsfahrt war ein tollkühnes Stück; es galt, das Zutrauen des Publikums mit einem Schlage und glänzend zu gewinnen. Riggenbach selber fuhr, umgeben von seinem Personal, mit noch nicht probirten Bremsen und ohne Drahtseil den steilen Abbang hinunter. Der Wagen hielt, ging weiter, hielt wiederum, je nach den Signalen, welche ein auf einer Wegeüberführung stehender Anstifter dieses gefährlichen Versuches nach Gutdünken gab. Der Erfolg übertraf alle Erwartungen, welche man von der Bahnanlage gehegt hatte. St.

Aus Frankreich.

Senegal-Bahn.

Die französische Deputirtenkammer hat den vom Minister der öffentlichen Arbeiten geforderten Credit von 3 300 000 Frcs. für Ausbau der Senegal-Bahn verweigert. Die gesammte projectirte Linie zwischen Kayes und Bafoulabé umfasst 140 km, von denen bis jetzt erst 33 km ausgebaut sind, für die trotzdem bereits 35 Millionen Francs verausgabt wurden. Es drängte sich sonach die Frage auf, was die Gesammtkosten eines Werkes sein werden, dem sich so gewaltige natürliche Schwierigkeiten in den Weg legten, und dessen Ausgang immer und unter allen Umständen ein ungewisser bliebe. Die Kammer nun hat sich entschieden, diese Unternehmung kurz abzubrechen, indem sie mit bedeutender Majorität jeden weiteren Credit ablehnte.

Die Französischen Eisenbahn-Projecte zur Erschliessung von Nord-West-Afrika.*)

Die natürliche Verkehrsstrasse des Südens im nordwestlichen Afrika ist der Niger.

Die Erschliessung des betr. Theiles von Afrika durch den Niger von seiner Mündung aus ist schwierig, weil das an der Flussmündung befindliche Delta, gleichwie die gesammte Südküste des Nordwestens ein tödtliches Klima hat.

Die Saharabahn hat den Zweck, Algier mit Timbuktu, dem an dem nördlichen Bogen des Nigers befindlichen bedeutenden Stapelplatze des Sudans zu verbinden. An eigenthümlichen Schwierigkeiten treten der Herstellung der etwa 2570 km langen Bahn besonders entgegen: das Klima, der Wassermangel, der Flugsand und die Feindseligkeit der Bewohner

Die Temperatur der Sahara wechselt von 50—60° C. Mittagshitze, bis 0° Nachtkühle. Die Extreme sind — 5° C. und + 70° C. Alle Wüstenreisenden klagen ebenso über die Empfindlichkeit der Nachtkühle wie über die Unerträglichkeit der Tageshitze.

Der Wassermangel würde sich füglich durch Herstellung einer langen Rohrleitung mit einem Kostenaufwand von 25 000 Fr. pro km überwinden lassen. Es sind jedoch in der Sahara unterirdische Wasseransammlungen und Wasserläufe, welche stellenweise zu Tage tretend, die Oasen bilden, vielfach vorhanden, so dass Brunnenanlagen und artesische Tiefbohrungen mit Erfolg ausgeführt werden können. Hierdurch wird eine durchgehende Rohrwasserleitung entbehrlich; sie lässt sich auf einzelne Strecken einschränken.

Gegen den Flugsand giebt es kein anderes Mittel als den Bau von Gallerien, wie solche auch bei Strassen und Bahnanlagen in Hochgebirgen häufig zum Schutz gegen Lawinen oder Schneeverwehungen angewandt werden. Die Ausführung solcher Holzüberbauten ist in einer Gesammtlänge von 40 km mit einem Kostenbetrage von 400 Fr. pro m in Aussicht genommen.

Die Feindseligkeit der nomadisirenden Stämme der Sahara ist im Westen weniger zu fürchten als im mittleren Theil der Wüste, welche durch die überaus raubgierigen Tuaregs unsicher gemacht wird. Die ursprünglich geplante Richtung der Saharabahn von Algier nach dem Tsad-See scheint seit der Zeit aufgegeben zu sein, als die Expedition des Obersten Flatters zur Erforschung dieses Landstriches ihr trauriges Ende fand; dies war Frühjahr 1881.

Eingehende Vorarbeiten für die Saharabahn sind noch nicht ausgeführt; der in Algier liegende Theil der Linie ist in mehreren Varianten etwa auf 400 km Länge bearbeitet. Weitere 1100 km der Linie sind auf Grund der Mittheilungen von Reisenden skizzenartig entworfen, die Projecte der letzten 1000 km schweben auf gänzlich unzuverlässigen Voraussetzungen.

Die Kosten sind geplant zu 400 Millionen Fr.; die Beschaffung des Geldes ist im Project grösstentheils auf Staatshülfe begründet.

Der Rentabilitäts-Anschlag von 45 Millionen Bruttogewinn jährlich stützt sich hauptsächlich auf die Einfuhr von Salz in den Sudan, wo dieses unentbehrliche Mineral gänzlich mangelt und mit 2–3 Fr. pro kg bezahlt wird. Die unternehmende Gesellschaft soll ein Monopol für den Salzverkauf erhalten; aus dem Vertrieb von 50 000 t zu 250 Fr. die Tonne, bei einem Selbstkostenpreis von etwa 50 Fr., wird ein Gewinn von 10 Millionen Fr. heraus gerechnet. Der Transport von Manufacturen, namentlich Baumwollenzeugen, ferner von Proviant für die längs der Bahn und im Sudan stationirten Militairposten soll weiteren Hauptgewinn abwerfen, während in der Ausfuhrrichtung namentlich die Erzeugnisse des Sudans: Oelfrüchte, Baumwolle, Indigo, Felle, Gummi; ferner Datteln als Producte der Oasen; endlich Halfa (Spanisches Gras, Esparto-Gras, ein schilfartiges trockenes Gras, im Lande zu Textilzwecken, in der Ausfuhr hauptsächlich als Ersatz für Holzstoff bei der Papierfabrikation benutzt) als Massenproduct der Hochplateaus Gewinn bringen sollen. Eine Fracht von 10 Centimes für Tonne und Kilometer für die meisten Gegenstände des Massentransports, 5 Centimes für Person und Kilometer sind der Rentabilitätsberechnung zu Grunde gelegt. —

Vergleichsweise ging der Vortragende auch auf die in Algier in Betrieb befindlichen Bahnen ein. Dieselben haben eine Ausdehnung von 1600—1700 km. Sämmtliche Strecken sind mit erheblichen Zuschüssen und unter Gewährung von Zinsgarantien des Staates entstanden. Diese Unterstützungen haben bei geringer Rentabilität der Anlagen eine schlechte Wirkung auf die Verwaltung der Bahnen ausgeübt. Die Actienbesitzer fühlen sich als glückliche Inhaber von Staatsrenten, infolge dessen eine Stagnation der Unternehmungen mehr und mehr fühlbar wird. Dem Bau der Bahnen stellten sich infolge der Unzuverlässigkeit des Bodens grosse Schwierigkeiten entgegen, welche die Rentabilität der Bauten in vielfacher Hinsicht beeinträchtigen. Die auf den Algerischen Eisenbahnlinien gültigen Tarifsätze überschreiten die auf den Europäischen Bahnen eingeführten um ein Erhebliches.

Die bedeutendste Strecke ist eine Unternehmung der Paris-Lyon-Mittelmeer-Gesellschaft. Dieselbe erhielt vom Staat einen Zuschuss von 80 Millionen Francs; das von der Gesellschaft aufgebrachte überschiessende Anlage- und Betriebs-Capital bis zur Höhe von ebenfalls 80 Millionen Francs wurde mit 5% während 75 Jahren garantirt. Die übrigen vier Eisenbahn-Gesellschaften Algiers erhielten Zuschüsse oder Garantien seitens des Staates in ähnlicher Höhe; eine derselben, die Compagnie franco-algérienne, das Recht zur Ausbeutung des Halfa auf einer 700 000 ha grossen Landfläche.

*) Mittheilung nach einem in der „Deutschen Bauzeitung" abgedruckten Vortrage des Hrn. Eisenbahn-Bauinspector Jüttner im Architecten- und Ingenieur-Verein für Niederrhein und Westfalen.

Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure.

Versammlung im November 1883.

Vorsitzender: Civil-Ingenieur Veitmeyer.
Schriftführer: Commissions-Rath Glaser.

Den Hauptvortrag des Abends hielt Herr Eisenbahn-Maschinen-Inspector Eibach über die Frage: Nach welcher Zeit sind Locomotiven auszurangiren?

Es ist wohl selten eine für die Eisenbahnen so wichtige technische Frage discutirt worden, bei welcher die Meinungen so sehr auseinander gingen, wie bei der Frage:

„Nach welcher Zeit, oder nach welcher Leistung, oder nach welchen Defecten sind die Locomotiven als unwirthschaftlich aus dem Dienste zu entfernen?"

Die Einen wollen sie zu der Zeit entfernt wissen, in welcher sie zu Betriebsstörungen und Zugverspätungen öfters Veranlassung geben; die Anderen, wenn sie in ihren alten Tagen einer verhältnissmässig theuren Reparatur unterzogen werden müssten. Wieder Andere behaupten, dass solch' theure Reparaturen die Maschinen wieder verjüngen und setzen daher neue Feuerbuchsen oder ganz neue Kessel ein.

Der Redner hat nun die beste Zeit der Ausrangirung alter Locomotiven unter Zugrundelegung von statistischem Material zu beweisen versucht und glaubt diese Frage für die älteren beiden Maschinensorten, die ungekuppelte Personenzuglocomotive und die zweifach gekuppelte Güterzuglocomotive (mindestens für die erstere Sorte) mit Hülfe der Statistik gelöst zu haben. Für die

gekuppelte Personenzuglocomotive und die dreifach gekuppelte Güterzuglocomotive stand das nöthige statistische Material leider nicht in dem gewünschten Masse zur Verfügung

Die hier benutzte Statistik gehört den Jahren 1865 bis 1874 an, enthält also Jahre, welche in der Intensität des Betriebes sehr weit auseinander lagen, jedoch im Durchschnitt eine sehr hohe Leistung der einzelnen Maschinen erforderten.

Nun haben sich allerdings die Reparaturkosten seit dem Jahre 1874 um etwa 30 pCt. und die Reparaturzeiten um 20 pCt. verringert, weil z. B. manche Theile erneuert werden, welche früher reparirt wurden, indem Material und Halbfabrikate heute billiger, die Arbeitslöhne aber theurer geworden sind. Ebenso werden heute manche Theile mit Farbe gestrichen, welche früher polirt wurden. Die immer grössere Verbreitung der Tendermaschinen mag auch das Ihrige dazu beigetragen haben. Nur die Reparaturweise, nicht die Grundsätze in Betreff der Verwendung und Reparatur der Locomotiven hat sich geändert.

Da für den vorliegenden Zweck nur Vergleichungsrechnungen zwischen den verschiedenen Locomotivgattungen und den verschieden altrigen Locomotiven aufzustellen nöthig sind, so ist das aus den Jahren 1865—1874 stammende Zahlenmaterial auch heute noch vollständig zutreffend.

Sämmtliche in Berechnung gestellte Maschinen gehörten ein und derselben Verwaltung und sind nach denselben Grundsätzen in Dienst- wie Reparaturzeiten behandelt. Zu Gebote stand das statistische Material von 777 Locomotivjahren ungekuppelter Maschinen, von 995 Locomotivjahren zweifach gekuppelter Güterzuglocomotiven, von 643 Locomotivjahren zweifach gekuppelter Personenzuglocomotiven und von 764 Locomotivjahren dreifach gekuppelter Güterzuglocomotiven.

Zunächst wurde für jede Locomotive und jedes Kalenderjahr festgestellt:

1. die durchlaufenen Kilometer,
2. die Rangirstunden,
3. die Reservestunden,
4. die Zahl der Tage, welche die Maschine in jedem Kalenderjahr der Werkstatt überwiesen war.
5. die durch die Reparatur entstandenen Kosten.

Diese Zahlen wurden dann für die gleichzeitig in einer Fabrik erbauten Maschinen zusammengestellt und für sämmtliche gleichaltrigen Maschinen einer Gattung wieder die Durchschnittszahlen für diese Maschinen aufgesucht und graphisch zusammengestellt, weil graphische Darstellungen besser wie Zahlen veranschaulichen. Leider konnte, wie der Redner bemerkt, der einzig vorhandene Messer der Betriebsintensität, der Kohlenverbrauch, nicht in die Berechnung gezogen werden, weil hierfür die Daten fehlten.

Es ist für den vorliegenden Zweck eine Biographie der Maschinen von Jahr zu Jahr nicht erforderlich, vielmehr genügt ein Bild über Benutzung etc. von ihrer Entstehung bis zu ihrem Ende in allgemeinen Umrissen; aus diesem Grunde sind denn auch bei der Untersuchung stets 3 Jahrgänge zusammengefasst worden. Für das Zusammenfassen dieser Jahrgänge war auch noch der Grund massgebend, weil alle 3 Jahre jede Maschine zu einer Revision gestellt werden muss, welche sie für längere Zeit in einer Werkstätte festhält, da erfahrungsmässig mit diesen Revisionen grössere Reparaturen stets verbunden werden. Diese Revisionen verursachen daher eine mehr wie normale Reparaturzeit, zumal wenn grössere Lieferungen gleichzeitig der Werkstatt überwiesen werden müssen, für welche sie weder genügende Arbeitskräfte noch Arbeitsplätze besitzt. Es ist ferner zu vermuthen, dass die Maschinen nach erfolgter gründlicher Reparatur wieder leistungsfähiger sein werden. Werden 3 Jahrgänge stets zusammengestellt, so wird noch der Vortheil erreicht, das dreifache Locomotivquantum auf einen Punkt der graphischen Darstellung zu concentriren.

Es ist hier nicht möglich, speciell auf die ausserordentlich lehrreichen Untersuchungs- und Rechnungsresultate einzugehen, da ein anschauliches Bild nicht gut ohne graphische Darstellungen gegeben werden kann. Für diejenigen, welche sich specieller dafür interessiren, verweisen wir auf die betreffende ausführliche Veröffentlichung im Vereinsorgan (Glaser's Annalen No. 155) Es sei nur noch angedeutet, dass die bei Anstellung der Berechnungen nebenbei gefundenen interessanten Ergebnisse in geschickter Weise im Vortrage eingeflochten waren, weil diese für die Beurtheilung des Ganzen theils nöthig, theils auch für Eisenbahnbau- und Betriebsbeamte von ganz speciellem Interesse sind.

Dem Vortrage folgte eine überaus interessante Discussion, wobei unter andern von dem Herrn Eisenbahndirector Büte und dem Herrn Geh. Baurath Stambke gegen einzelne Punkte und Schlussfolgerungen des Vortragenden Einwendungen gemacht, doch die Wichtigkeit der Frage auch in volkswirthschaftlicher Beziehung und die zur Lösung derselben angewendete Untersuchungsweise voll anerkannt wurden.

Es folgte nunmehr eine Discussion über eine Arbeit des Vereinsmitgliedes Oberingenieur Abt in Paris, die bereits in der Octobersitzung des Vereins zur Vorlage gebracht war und in welcher ein Vorschlag zur Festsetzung einer Masseinheit für die Leistung der Locomotiven gemacht wird. Herr Abt führt darin aus, dass die Gesammtarbeit der gegenwärtig im Betriebe stehenden Locomotiven jährlich die ansehnliche Summe von rund zehn Milliarden Mark einbringt, und dennoch keine allgemein anerkannte und wissenschaftlich begründete Masseinheit für die verrichtete Arbeit der einzelnen Maschinen besteht.

Wer als Betriebsbeamter, als Constructeur oder als Finanzmann sich mit dem Eisenbahnwesen beschäftigt und gründlich über alle Fragen Aufschluss haben will, gewahrt nur zu oft, dass seine Berechnungen und Folgerungen aus Mangel einer einheitlichen Basis für die Arbeit der Locomotiven von zweifelhaftem Werthe sind. Nach sehr eingehenden und interessanten Untersuchungen kommt Herr Abt zu dem Schluss, dass die zur Berechnung der Locomotivleistung nöthigen Elemente gerade die im Eisenbahnwesen gebräuchlichen sein müssen und das ist: die Stunde für die Zeiteinheit, der Kilometer für die Länge, die Tonne für die Krafteinheit.

Zum Unterschiede von den bestehenden Massen wird als Benennung die Bezeichnung „Locomotivstärke“ vorgeschlagen, worunter zu verstehen sein würde

die mechanische Arbeit, welche eine Locomotive verrichtet, wenn sie während
1 Zeitstunde eine constante Zugkraft von
1 t ausübt und dabei einen Weg von
1 km Länge zurücklegt;

oder mit etwas anderen Worten:

die mechanische Arbeit, welche erforderlich ist, um während
1 Zeitstunde auf
1 km Länge einen Widerstand von
1 t zu überwinden.

Da die Fahrgeschwindigkeit nun stets pro Zeitstunde angegeben wird, so giebt das Product der Zugkraft in Tonnen, in die Schnelligkeit, in Kilometer ausgedrückt, ohne weiteres die Anzahl Locomotivstärken einer Maschine.

Unter Zugrundelegung dieser Einheiten würde sich ergeben, dass 27 Locomotivstärken 100 Pferdestärken entsprechen würden.

Auch über diesen Gegenstand wurde eine höchst anregende Discussion gepflogen, bei der die Meinungen der Mitglieder ziemlich weit aus einander gingen und wobei die Ansicht der meisten Redner dahin ging, dass die vorgeschlagene Masseinheit, wenn man überhaupt eine neue Einheit festsetzt, wohl als etwas zu klein anzusehen ist. Ein Uebelstand bei unserer bisherigen Einheit (Pferdekraft) ist hauptsächlich der, dass man bei bedeutenden Arbeitsleistungen mit zu grossen Zahlen (die bei Schiffsmaschinen z. B. in die Tausende gehen) zu operiren hat, mit denen man meist nicht sofort einen Begriff verbinden kann, und dieser Uebelstand würde durch den Vorschlag nicht in befriedigender Weise beseitigt sein. Allseitig wurde aber dem Vorschlage, als schätzbare Anregung zu wirken, vollste Anerkennung gezollt.

Zum Schluss erfolgte durch Abstimmung in üblicher Weise die Aufnahme einer Anzahl Fachgenossen in den Verein.

Miscellen.

Grosse Leistung einer Expresszug-Maschine in England.

Nach der Railroad Gazette hat eine im Jahre 1882 erbaute Personenzugmaschine in 15 Monaten 151 000 Miles rot. 243 000 km, durchlaufen. Sie beförderte vorzüglich die Züge von Manchester nach London täglich hin und zurück und machte dabei 375 Miles.

Die Maschine hat 17 zöllige Cylinder, 24 Zoll Hub, vorn gekòppelte Triebräder von 6 Fuss 6 Zoll Durchmesser und ein Paar Führungsräder für Curven.

Die beförderte Last betrug auf der Hälfte des Weges 100 tons; auf der aderen Hälfte 150 tons.

Während der 15 monatlichen Betriebszeit mussten alle Räder abgedreht und die Achsen erneuert werden und wurde endlich am Schlusse dieser Zeit die Maschine auf 14 Tage in grössere Reparatur genommen. Nach jeder Fahrt (Hin- und Rücktour) wird die Maschine abgeblasen und durch den Injector eines stationären Kessels wieder gefüllt. Ein eingelegter Zinkblock, von dem monatlich 20 Pfd. consumirt werden, verhindert die Kesselsteinbildung.

Einführung der Eisenbahn-Normalzeit in Nord-Amerika.

Am 18. Nov. v. J. Mittags 12 Uhr ist die neue Eisenbahn-Normalzeit auf allen von New-York abgehenden Bahnen eingeführt. Diese ausserordentlich wichtige Massnahme ist, wie auch in dieser Zeitung mitgetheilt wurde, zuerst im Frühjahr v. J. angeregt, von den practischen Amerikanern mit Eifer verfolgt und schon jetzt erledigt, während bei uns in Deutschland diese bereits seit einer Reihe von Jahren namentlich von der Geschäftswelt immer wieder vorgebrachte Frage noch keinen Schritt vorwärts gekommen ist. Die Herren Gelehrten, die bei dieser rein practischen Frage offenbar am wenigsten betheiligt sind, streiten sich noch darüber ob und welcher Normal-Welt-Meridian für den Nullpunkt der Deutschen Eisenbahn-Normalzeit anzunehmen sei.

Geologisches aus Nord-Amerika.

In seinem Jahresbericht 1882 an den Minister des Innern hat Ms. J. H. Powell, Director der Geologischen Abtheilung der

Vereinigten Staaten mitgetheilt, dass in Colorado grosse Lager von Anthracit und bituminöser Kohlen von immensem Werthe in der Nähe von mächtigen Eisensteinlagern gefunden sind.

Weitere hochwichtige geologische Aufschlüsse sind in Oregon und Nord-Californien in kürzester Frist zu erwarten. Die Spuren enormer Gletscher sind vielerorts aufgedeckt und verzeichnet.

Statistisches über Leitungen etc. in den Strassen von New-York.

In den Strassen von New-York sind jetzt verlegt: 824 Miles (à 1,61 km) Gasrohr, 486 Miles Wasserleitungsrohr, 391 Miles Wasserabzugs-Canäle, 14,5 Miles Dampfleitungsröhren und 15 Miles unterirdische electrische Leitungen.

Wiederaufbau von Casamicciola.

Eine Comission Neapolitanischer Ingenieure und Architecten ist zusammen getreten, um darüber zu berathen, in welcher Art die Gebäude auf der kürzlich durch das Erdbeben so schwer heimgesuchten Insel Ischia wieder herzustellen seien.

(Diese Commission fand, beiläufig bemerkt, bei ihren eingehendsten Untersuchungen der Unglücksstätten, dass auf einer bestimmten Fläche von 400 m Länge und gleicher Breite auch nicht die geringste Spur der Folgen des Erdbebens zu bemerken gewesen ist. Der Grund dieser auffallenden Thatsache hat nicht ermittelt werden können).

Wegen des Wiederaufbaues der Gebäude hat man sich dahin entschieden, dass Holz und Eisen die besten Materialien für den Bau von Häusern auf Terrain, welches Erdbeben ausgesetzt ist bilden und bezüglich der Construction dem s. g. Calabresischen System, eine Verbindung von Holz und Mauerwerk allem Anderen vorzuziehen sei. In Amerika wurden in ähnlichen Lagen die Gebäude in zweckmässiger Eisenconstruction ausgeführt.

Holzpflaster in Paris.

Nachdem ein früherer Versuch, die Strassen in Paris mit Holz zu pflastern gescheitert war, hat eine englische Gesellschaft im vorigen Frühjahr nach einem neuen Systeme den dritten Theil der Champs Elysées mit Holz gepflastert; dieses Pflaster hat sich so vorzüglich bewährt, dass die Stadt Paris beschlossen hat, dasselbe in grossen Maassstabe auszuführen. Es wurden darnach mit Holz gepflastert: die Rue de Rivoli, die Boulevards Faubourg St. Germain und der Rest der Champs Elysées.

Eigenthümliches Verhalten von Stahl und Eisen.

Weniger bekannt wie die Thatsache, dass je besser die Qualität des Stahles ist, derselbe sich um so mehr für permanente Magnete eignet, ist die Eigenschaft des Stahles, dass der Grad seines Magnetismus von der Hitze desselben abhängt. Bei 100 Grad F. unter Null verschwindet der Magnetismus ganz, desgleichen wenn der Stahl bis zur Gelbgluth, d. h. zwischen Roth- und Weissgluth erhitzt wird. Weiches Eisen, wenn rothglühend, wird vom Magnet nicht angezogen.

Verbrannte Locomotive.

Eine der ältesten Locomotiven „die Arabian“, welche 50 Jahre fast unausgesetzt gelaufen ist, wurde beim Brande der Pittsburger Ausstellung, zu welcher sie der Curiosität wegen von der Baltimore-Ohio-Company geliehen war, derartig verbrannt, dass sie in das alte Eisen geworfen werden musste.

Probefahrt eines elektrischen Tramwaggons in Paris.

In Paris ist kürzlich ein gelungener Versuch mit einem durch Elektricität in Bewegung gesetzten Tramwaggon angestellt.

Die Gesellschaft, welche die Fahrt mitmachte, bestand aus Ingenieuren und Journalisten, darunter Cochery, Minister der Post und Telegraphie, und Ferdinand de Lesseps. Das Vehikel, ein gewöhnlicher Tramwaggon, verliess Nachmittags 3 Uhr den Place de la nation im fernen Osten der Stadt, durchstreifte Paris in allen Richtungen und kehrte um 6 Uhr nach dem Ausgangspunkt wieder zurück, nachdem es in drei Stunden eine Wegstrecke von 18 bis 19 km zurückgelegt hatte. Man kann sich leicht vorstellen, welches Staunen der geräuschlose Gang des durch eine unsichtbare Kraft bewegten Waggons in den belebtesten Strassen der Hauptstadt beim Publikum hervorrief. Die Fahrt lief ohne jeden Unfall ab, kein einziges der begegnenden Pferde wurde scheu. Wenn die Bahn nicht frei war, wurde das Vehikel im Nu zum Stehen gebracht, und mit derselben Leichtigkeit wurde es über gewöhnliches Stein- oder Makadam-Pflaster hinweg von einer Pferdebahnlinie auf eine andere, mit jener nicht verbundene übergeführt. Lenker des Wagens war Mons. Philippart, Director der Französischen elektrischen Kraftübertragungs-Gesellschaft. Unter den Sitzplätzen des Wagens sind Faure-Accumulatoren im Gewicht von ca. 50 Ctr. angebracht, die eine unter dem Boden befindliche Dynamo-Maschine von Siemens in Betrieb setzen, welche pro Minute 1 200 Umdrehungen macht und durch einen sehr einfachen Mechanismus die Räder des Wagens rotiren macht, 60 mal auf je 1 200 Umdrehungen der Maschine. Die Geschwindigkeit des elektrischen Tramwaggons beträgt auf ebenem Boden 6 km, bei Steigungen 3,5 km pro Stunde. Eine von der genannten Gesellschaft aufgestellte vorläufige Berechnung stellt im Verhältniss zum Betrieb durch Pferde eine bedeutende Kostenersparniss in Aussicht, und diese Frage, welcher man jetzt in Paris durch die versuchsweise Einführung eines regelmässigen elektrischen Trambetriebes näher zu treten beabsichtigt, ist der Prüfstein für den zukünftigen Ersatz der Pferde durch Elektricität.

Die Stenographie im Dienste der Eisenbahn.

Ein unter diesem Titel vor einigen Jahren an dieser Stelle veröffentlichter Artikel beschäftigte sich mit der Frage, inwiefern die Stenographie für die Eisenbahnverwaltung nutzbar gemacht werden könnte und welches System sich am besten hierzu eigne. Die Frage wurde dahin beantwortet, dass es zweckmässig sei, wenn die Eisenbahnverwaltungen wenigstens sämmtliche jüngere Bureaubeamten zur Erlernung der Stenographie anhielten und wenn sie den Unterricht nach dem Systeme Gabelsberger ertheilen liessen, weil dieses die weitaus grösste Verbreitung gefunden und zugleich als einziges System sich staatlicher Anerkennung zu erfreuen habe. — Nach diesem Systeme wird seit einer Reihe von Jahren bereits offiziell Unterricht an den höheren Lehranstalten von Bayern (seit dem Jahre 1854), Sachsen (seit 1873) und Oesterreich ertheilt, während kein anderes System bislang offizielle Pflege gefunden hat. Betrachten wir die heutigen Verhältnisse in Bezug auf die Verbreitung der concurrirenden Systeme, so hat unzweifelhaft das Gabelsberger'sche System an Chancen noch bedeutend gewonnen, denn während in früheren Jahren durchschnittlich 20 000 Personen pro Jahr nach diesem Systeme unterrichtet wurden, hat sich diese Zahl in den beiden letzten Jahren auf 30 128 resp. 30 362 erhöht, wogegen die Unterrichtsziffer in der Stolze'schen Schule auf 4 105 zurückgegangen ist.

Das Gabelsbergersche System hat also ein bedeutendes Uebergewicht — nach dem Grundsatze: Zahlen beweisen — gegen alle anderen Systeme aufzuweisen.

Die Vortheile aufzuzählen, welche die Stenographie für den Eisenbahn-Beamten mit sich bringt, ist jetzt eine überflüssige Mühe, denn heutzutage hat man den Nutzen der Stenographie für Jeden, der viel zu schreiben hat, längst erkannt, sind doch selbst schon verschiedene Eisenbahn-Verwaltungen insofern zu Gunsten der Stenographie eingetreten, als sie ihre Beamten aufgefordert haben, sich die Erlernung derselben angelegen sein zu lassen. Wenn man auch unter den Beamten der Norddeutschen Eisenbahn-Verwaltungen nur erst wenige Stenographen findet, ist in Sachsen, Süddeutschland und Oesterreich die Zahl der stenographiekundigen Eisenbahn-Beamten eine verhältnissmässig grosse. Da nun im Allgemeinen in Norddeutschland jetzt erst mit der Verbreitung der Stenographie unter den Eisenbahn-Beamten vorgegangen wird, so wäre es äusserst zweckmässig, wenn dasjenige System gewählt würde, welches sich der grössten Verbreitung erfreut. Da man sich doch im Allgemeinen gern dem Erprobten zuwendet und so eine Zersplitterung auch in dieser Beziehung möglichst vermeidet.

Hoffen wir, dass die Mehrzahl der Eisenbahn-Verwaltungen baldigst ihren Beamten die Erlernung der Stenographie zur Pflicht machen und dass das Gabelsbergersche Stenographie-System allgemeine Verwendung im Eisenbahndienste finden möge.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. Januar tritt ein Nachtrag 7 zu Theil III des **Oesterreich-Ungarisch- und Süddeutsch-Französischen Gütertarifs** (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn) vom 15. Juli 1881, Frachtsätze für Getreide (A. T. 14) enthaltend, in Kraft. Gratis. (54)

Strassburg, den 29. December 1883.
Kaiserliche General-Direction
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Am 15. Januar 1884 kommt an Stelle des bisherigen Tarifs vom 1. August 1882 ein anderweiter theils ermässigter, theils erhöhter Tarif für die Beförderung von Eilgütern zwischen Basel und Strassburg

einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn andererseits zur Einführung (5 Pfg.)
Soweit durch den neuen Tarif Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen billigeren Frachtsätze noch bis zum 15. Februar 1884 in Gültigkeit. (55)
Strassburg, den 29. December 1883.
Kaiserliche General-Direction.

Mit dem heutigen Tage treten für den **Transport von Steinen** des Sp. T. III zwischen der Bayerischen Station Miltenberg und unseren hiesigen Bahnhöfen ermässigte Frachtsätze in Kraft. Auskunft ertheilt unser Tarif-Bureau. (56)
Frankfurt a. M., den 27. December 1883.
Namens der betheiligten Verwaltungen die Königliche Eisenbahn-Direction.

Mit dem 1. Januar 1884 wird die Station Bernstadt der Rechten Oderufer - Eisenbahn in den directen Verkehr mit Stationen der Berlin - Hamburger, Mecklenburgischen Friedrich-Franz-, Lübeck-Büchener, Altona-Kieler und Holsteinischen Marschbahn, des Eisenbahn - Directions - Bezirks Hannover (nördliche Linien), sowie der Grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn und die Station Bergen a. R. des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin in den directen Verkehr mit Hamburg (B. H. und L. B.) und Lübeck im **Hanseatisch-Ostdeutschen Verbande** einbezogen.
Nähere Auskunft hierüber ertheilen die vorgenannten Stationen und das Auskunfts-Bureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (57)
Berlin, den 31. December 1883.
Königliche Eisenbahn - Direction zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 10. Januar 1884 tritt für den Transport von **Locomotiven** und **Tendern** zwischen **Chemnitz** und **Lübeck** ein Frachtsatz von 15,61 Mark pro Tonne (1000 kg) in Kraft.
Dresden, den 31. December 1883. (58)
Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Für die Beförderung von **Roheisen** aller Art in Masseln (Broden) oder Prismen, Luppen von Schweisseisen und Schweissstahl, auch Luppenstäben (Rohschienen), rohen Blöcken von Flusseisen und Flussstahl, auch Stahlknüppeln (Billets) in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg kommen fortan die nachstehenden Ausnahme - Tarifsätze zur Anwendung und zwar im Verkehr von
Wetzlar nach:

	pro 100 kg
Berlin (Lehrter- und Potsdamer Bahnhof), Spandau, Moabit und Westend	ℳ 1,15.
Berlin (Stettiner- und Nordbahnhof und Anhalt-Dresdener Bahnhof)	„ 1,17.
Berlin (Ostbahnhof)	„ 1,18.
Berlin (Schlesischer Bahnhof)	„ 1,19.

Köln, den 31. December 1883. (59)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrh.).

Für den Verkehr zwischen den Stationen Lindhorst und Nenndorf einerseits und den Stationen Gotha, Erfurt, Langensalza, Mühlhausen i/Th., Gispersleben, Sömmerda und Sondershausen andererseits treten mit sofortiger Gültigkeit directe Tarifsätze in Kraft.
Auskunft ertheilen die genannten Expeditionen.
Erfurt, den 31. December 1883. (60)
Königliche Eisenbahndirection.

Mit Giltigkeit vom 1. Januar 1884 treten im **Schlesisch-Süddeutschen Verbande** für den Verkehr zwischen Herzberg, Station des Directionsbezirks Erfurt, einerseits und Bamberg, Station der Bayerischen Staatsbahn, andererseits directe Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die genannten Stationen Auskunft ertheilen.
Breslau, den 31. December 1883. (61)
Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn im Namen der Deutschen Verbands-Verwaltungen.

Im **Kursk - Königsberger Verbande** via Brest-Grajewo gelten für die Beförderung von Hanf, Hanfgarn (sog. Seilergarn), Hanfheede und Werg in Quantitäten von 550 Pud pro Wagen von den Stationen der Kursk-Kiew-Bahn Kursk, Djakonowo, Iwanino und Lgow nach Königsberg und Memel von sofort folgende Frachtsätze: von Kursk und Djakonowo nach Königsberg 181,98 Rubel, von Iwanino und Lgow nach Königsberg 173,07 Rubel und nach Memel von Kursk 193,39 Rubel, von Djakonowo 193,92 Rubel, von Iwanino 184,53 und von Lgow 185,04 Rubel incl. Ladekosten.
Bromberg, den 29. December 1883.
Königl. Eisenbahn-Direction. (62 J)

Im **Staatsbahntarif Bromberg - Berlin** treten vom 1. Januar 1884 ab directe Ausnahmesätze für Getreide etc. im Verkehr mit der Station Falkenberg i. d. M. des Bezirks Berlin in Kraft.
Die Höhe der Sätze ist bei den Verbandstationen zu erfahren. (63 J)
Bromberg, den 31. December 1883.
Königliche Eisenbahn-Direction, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Grossherz. Badische Staatseisenbahnen. Die im Tarif für den Mährisch-Böhmisch-Mannheim-Ludwigshafener Güter-Verkehr, giltig vom 15. December 1882, sowie im Uebernahmetarif für den Güter-Verkehr mit Mannheim und Ludwigshafen transit, giltig vom 10. November 1883, enthaltenen Frachtsätze mit den Stationen der Rakonic - Protiviner Staatsbahn treten mit 15. Februar 1884 ausser Kraft.
Karlsruhe, den 31. December 1883.
Generaldirection. (64)

Main-Neckar-Eisenbahn. Mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1884 ab werden die Stationen der Strecke Landshut - Neumarkt a/R. in den Main-Neckarbahn-Bayerischen Gütertarif vom 1. März 1878 einbezogen.
Die Frachtsätze sind bei den Verbandstationen zu erfahren. (65)
Darmstadt, den 30. December 1883.
Direction der Main Neckar-Bahn.

Rheinisch - Köln-Minden-Belgisch-Französischer Güterverkehr. Die Güterexpedition Eschweiler Aue des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) ist mit Gültigkeit vom 1. Januar 1884 in den Rheinisch - Köln-Minden-Belgisch-Französischen Verbands-Güterverkehr und zwar mit den für die Station Eschweiler bestehenden Frachtsätzen aufgenommen worden.
Köln, den 31. December 1883. (66)
Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische).

Württembergisch-Schweizerischer Güterverkehr. Im Einverständniss mit den Schweizerischen Eisenbahnen sind die im Württembergisch-Schweizerischen Güterverkehr bestehenden directen Tarife:
Heft I und II vom 1. October 1880,
Heft III vom 15. December 1880,
nebst Reglement vom 1. Mai 1880,
welche laut Bekanntmachung vom 13. November d. J. (Vereinszeitung No. 90 Seite 1213) mit Wirkung vom 1. Januar 1884 ausser Wirksamkeit treten sollten, auf unbestimmte Zeitdauer verlängert worden.
Stuttgart, den 28. December 1883. (67)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirection der Kgl. Württ. Staatseisenbahnen.

Mit dem 16. Februar 1884 werden die im **Reexpeditionstarife** für die Beförderung von Flachs, Flachsheede, Hanf, Hanfheede und Werg zwischen der Station Königsberg i/Pr. des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg einer- und Deutschen und Niederländischen Stationen andererseits vom 15. November 1882 enthaltenen Tarifsätze zwischen Königsberg i/Pr. einer- und Deutz und Düsseldorf, Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrheinisch) andererseits aufgehoben.
Bromberg, den 31. December 1883. (68)
Königliche Eisenbahndirection.

Vom 1. Februar 1884 ab kommen für den Transport von **Steinkohlen, Braunkohlen, Kokes** und **Briquets** in Wagenladungen à 10 000 kg von Rheinisch-Westfälischen Stationen nach der Station Neubrandenburg des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin die in dem vom 1. Januar 1883 ab gültigen Kohlen-Ausnahmetarif für den Rheinisch-Niederdeutschen Verband für die Station Neubrandenburg der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn bestehenden bezüglichen Taxen zur Erhebung.
Köln, den 29. December 1883.
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (69)

Werrabahn - Oesterreich - Böhmischer Güterverkehr. Mit dem 15. Februar 1884 kommen die sämmtlichen im Theil IV des Tarifes nebst Nachträgen enthaltenen directen Frachtsätze zwischen den Stationen der Rakonic - Protiviner Staatsbahn einerseits und denen der Werrabahn andererseits zur Aufhebung.
Ob und mit welchem Zeitpunkt dieselben durch neue Frachtsätze ersetzt werden, bleibt späterer Bekanntmachung vorbehalten.
Meiningen, den 28. December 1883. (70)
Die Direction der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung.

Die in dem vom 1. October 1883 ab giltigen Heft No. 1 des Tarifs für den **Rheinisch-Westösterreichisch-Ungarischen Güterverkehr** enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Rakonic-Protiviner Staatsbahn treten am 15. Februar 1884 ausser Kraft.
Köln, den 31. December 1883.
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (71)

A. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 15. Januar 1884 gelangt im Kohlenverkehre ab den Stationen Hruschau und Ostrau der A. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, dann Dombrau und Karwin der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn nach Stationen der K. K. pr. Mähr. Grenzbahn ein Nachtrag II in Kraft, welcher ermässigte Frachtsätze im Verkehre mit „Zöptau“ enthält.

Exemplare können durch die betheiligten Verwaltungen bezogen werden.
Wien, am 27. December 1883. (72)

Elbeumschlags-Verkehr. Für Pilézucker wird von Aussig transit nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz der Frachtsatz 0,114 *M.* excl. 5 ₰ Schleppbahngebühr und nach Dresden-Elbkai 0,504 *M.* pro 100 kg und Wagenladungen von 10 000 kg im Reclamationswege giltig 14 Tage nach erfolgter Publication im Centralblatte bis Ende 1884 gewährt. Die Sendungen müssen von Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn oder deren Hinterbahnen herrühren.
Wien, im December 1883. (73)
K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. 14 Tage nach erfolgter Publication im Centralblatte finden nachstehende Frachtsätze im Reclamationswege, giltig bis auf Weiteres, längstens Ende December 1884, Anwendung nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz

von Reichenberg	in jeder Quantität	bei 5 000 kg pro Wagen
Glaswaaren aller Art	0,67 *M.*	0,46 *M.*

plus 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg gegen Vorlage der Connossements nach Hamburg und der Orig.-Aufgabs-Recepisse und Frachtbriefe.
Wien, am 28. December 1883. (74)

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Mit 1. Jänner 1884 tritt der Nachtrag I zur Zusammenstellung der für den Frachtgut-Transport verschiedener wichtiger Ex- und Import-Artikel im Verkehre nach, beziehungsweise von Triest und Fiume von, beziehungsweise nach Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft und der K. K. priv. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, vom 24. December 1883 bis auf Weiteres zur Berechnung gelangenden Frachtsätze, in Wirksamkeit.

Derselbe enthält theilweise Aenderungen für die Berechnung der Frachtkosten für die Artikel Colophonium, Harze, gemeine, aller Art, Kaffee, Anis, Fenchel und Kümmel, und eine Richtigstellung des Deutschen Artikel-Verzeichnisses.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den Stationen Wien (Matzleinsdorf) und Triest, bei unserer commerc. Direction in Wien oder bei unserer Betriebs-Direction in Budapest, als Beilage zu der vorbezeichneten Zusammenstellung kostenfrei bezogen werden.
Wien, den 27. December 1883.
Die Generaldirection. (75)

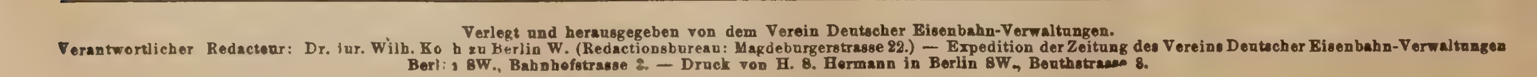
Chemin de Fer Grand Central Belge. Avis. De nouveaux tarifs spéciaux portant le littéra K et destinés à remplacer les tarifs spéciaux littéra J dont le délai d'application expire le 31 Décembre courant, seront mis en vigueur le 1er Janvier 1884 pour le transport en service intérieur des marchandises et des animaux sur les lignes belges du Grand Central Belge.
Bruxelles, le 29 Décembre 1883. (76)

II. Submissionen.

Rechte - Oder - Ufer - Eisenbahn - Gesellschaft. Die Beschaffung von Kleineisenzeug, nämlich von

32 000	Stück	Laschenbolzen,
160 000	„	Hakennägeln,
9 000	„	Unterlagsplatten,
5 000	„	Winkellaschen,
36 000	„	federnden Unterlagsringen,
42 000	„	Schwellenbezeichnungsnägeln

soll durch Submission vergeben werden. Die Bedingungen der Submission und der Lieferung sind von unserem Centralbüreau, Breslau, Berlinerstrasse 76, zu beziehen. Offerten nach Vorschrift der Bedingungen, und bis zu dem für die Submittenten öffentlichen Submissionstermine, ebendaselbst den 15. Januar 1884, Vormittags 12 Uhr, an uns einzureichen.
Direction. (77)


Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 2. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 3. 1884.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 9. Januar 1884.

Schnell-Frachtgut!

Auf den Süddeutschen Bahnen, z. B. der Bayerischen, Badischen, Pfälzischen, Main-Neckar- und Hessischen Bahn ist bekanntlich seit einigen Jahren eine Expressgüter-Beförderung eingerichtet.

Es war vorauszusehen, dass diese neue Beförderungsart sehr bald die Gunst des Publicums erlangen würde; dies scheint in der That der Fall zu sein, indem nunmehr auch die Verwaltung der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen diesen Express-Güterdienst eingerichtet hat.

Besprechungen hierüber finden sich in No. 77 Jahrgang 1875, No. 40 Jahrgang 1876, No. 47 Jahrgang 1878, No. 42 Jahrgang 1881 und No. 74 vom 22. September 1883 dieser Zeitung vor, welche alle nur Günstiges berichten.

Wenn diese Beförderungsart sich nun seit mehreren Jahren für kleinere Packetsendungen bewährt hat, so ist sie in noch viel höherem Grade für den gesammten Frachtgutverkehr nothwendig und müsste auch auf diesen ausgedehnt werden, — denn gerade die Frachtgüter bilden bekanntlich den überwiegenden Theil der Transporte und in ihnen liegt der Schwerpunkt des Verkehrs-Interesses.

Es giebt eine Menge Frachtgüter, bei welchen wie bei den Expressgütern ein hohes Interesse für den Absender wie den Adressaten besteht, sie in kürzester Frist befördert zu wissen, — dies gilt sowohl von Stückgütern wie ganzen Wagenladungen.

Unter diesen Gütern befinden sich natürlich viele, welche gleichwohl die hohe Eilgutfracht zu tragen nicht im Stande sind.

Es ist nun ferner eine bekannte Thatsache, dass das Publicum bei Verspätungen in der Güterbeförderung nur verhältnissmässig selten Beschwerden und Ersatzansprüche zu erheben pflegt, — einestheils wegen der damit verknüpften langwierigen und unangenehmen Correspondenz, anderntheils, weil das Betriebs-Reglement im Falle des nachgewiesenen Schadens den Bahnverwaltungen einen grossen Schutz gewährt.

Ist der Werth des Gutes dagegen nicht versichert und ein wirklich entstandener Schaden nicht nachzuweisen, so verzichtet das Publicum in den meisten Fällen auf den Ersatz des entstandenen Schadens; letztere Wahrnehmung tritt namentlich hervor bei geringeren Ueberschreitungen der Lieferfristen.

Sofern aber auch Ansprüche an die Bahnverwaltungen Seitens der Interessenten gemacht werden, tritt in überaus vielen Fällen eine grosse Unkenntniss des Publicums mit den Bestimmungen und der juristischen Tragweite des Betriebs-Reglements zu Tage. Diese Unkenntniss findet sich sogar bei Personen, welche im täglichen Verkehr mit der Eisenbahn stehen.

Bei dem Wegfall dieser Gründe würde die Zahl der Reclamationen wegen Verspätung in der Güterbeförderung eine ungleich grössere sein, indem die Zahl der irrig verladenen Güter und der Trennungen der Güter von den sie begleitenden Papieren eine überaus grosse ist.

Die irrig verladenen und falsch instradirten Güter bilden geradezu die grösste Calamität im Eisenbahn-Frachtengeschäft; thatsächlich leidet das Publicum darunter und namentlich dann, wenn eilige Güter davon betroffen werden. — Es muss daher jedes Mittel, welches eine wesentliche Besserung hierin herbeizuführen vermag, mit Freuden begrüsst werden.

Als ein solches Mittel dürfte die Beförderung eiliger Frachtgüter als „Schnell-Frachtgut" mittelst besonderen auf gelbem Papier gedruckten Frachtbriefen zu betrachten sein. Diese Frachtbriefe tragen den Text der gewöhnlichen und nur am Kopfe den Vordruck: „Schnellgut-Frachtbrief". An Fracht käme die gewöhnliche der betreffenden Tarifclasse plus 20 pCt. Aufschlag zu Erhebung.

Die gelbe Farbe des Frachtbriefes soll dazu dienen, diese Güter sofort von gewöhnlichen Fracht- und Eilgütern zu unterscheiden; aus diesem Grunde sei auch die Frachtkarte, die Colli- und Wagen-Beklebzettel, Avisbriefe und Rollkarten auf gelbes Papier gedruckt, so dass Absender und Adressat, Beamter, überhaupt jede Person, welche diese Papiere zu Gesicht erhält, sofort weiss, um welche Art Güter es sich handelt.

Dass die Farbe der Papiere eine besondere sei, ist daher nicht etwa nebensächlicher Natur, indem früher im analogen Falle von vielen Bahnen alle Frachtbriefe, Frachtkarten und Beklebzettel solcher Güter, deren Lieferzeit versichert war, mit grünen Zetteln versehen wurden, welche den Aufdruck trugen: „Lieferzeit versichert".

Diese Einrichtung hatte ihre Berechtigung und der vorliegende Vorschlag schliesst sich ihr deshalb an und bezweckt, alle eiligen Frachtgüter durch in die Augen fallende Papiere begleitet und gekennzeichnet zu sehen.

Die Schnellfrachtgut-Beförderung würde sich an der Hand der zur Zeit schon bestehenden Einrichtungen sehr leicht bewerkstelligen lassen, um so mehr, als viele Vorkehrungen zu einer

schnellen Beförderung der Frachtgüter schon bestehen und neue kostspielige Einrichtungen nicht getroffen zu werden brauchen. In letzterer Beziehung sind hervorzuheben: die directen, entfernte Verkehrscentren verbindenden Güterzüge; die Beförderung der Wagenladungs- und Stückgüter auf einzelnen Strecken mit Personenzügen; Formirung directer Stückgutwagen mit nur 1500 kg Belastung von einer Station zur anderen etc.

Die Auflieferung zum Transport geschieht bei den Güter-Expeditionen in der gewöhnlichen Weise mit dem schon genannten gelben Frachtbriefe.

Nach erfolgter Annahme hat die Expedition dafür Sorge zu tragen, dass dieses Gut jeden Falles mit dem ersten dafür vorgesehenen Zuge befördert wird und bei etwaiger Ueberlastung der Züge den Vorzug vor gewöhnlichem Frachtgut erhält, d. h. zuerst befördert wird.

Sind z. B. auf einer Station für einen Zug mehr Wagen vorhanden, als dieser mitnehmen kann, oder müssen aus einem Wagen Stückgüter wegen Ueberfüllung zurückbleiben bis zum nächsten Zuge, so dürfen sich unter den zurückbleibenden Gütern Schnellfrachtgüter nicht befinden.

Muss das Gut unterwegs umgeladen werden, so wird dies soviel als eben möglich beschleunigt.

Eine gleiche Beschleunigung tritt auf der Adressstation bei der Ausladung, Bereitstellung, Avisirung und Zustellung an den Adressaten ein.

Eine solche Bevorzugung in der Beförderung findet z. B. auch jetzt schon bei den Eilgütern statt, indem diese bekanntlich gegen Zahlung der doppelten Taxe auch mit Courierzügen befördert werden. Ebenso haben Telegramme gegen Zahlung der dreifachen Taxe den Vorzug vor gewöhnlichen.

Diese besondere Fürsorge für rasche Behandlung wird sich von Jedem, welcher mit dem Gute und dessen Papieren zu thun hat, um so leichter ausführen lassen, als letztere sich schon äusserlich als eilige kennzeichnen.

Analog wie die Beförderung der Expressgüter im Bereiche der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen geschieht. (cfr. No. 74 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vom 22. September 1883) würden die Grundsätze für das Schnell-Frachtgut etwa nachstehende Fassung zu erhalten haben:

1. Begriff des Schnell-Frachtguts.

Als Schnell-Frachtgut können Güter aller Art, sowohl Stückgut als Wagenladungen, nach allen für die Beförderung von Frachtgütern eingerichteten Stationen des Preussischen Staates und unter dessen Verwaltung stehenden Bahnen aufgegeben werden.

Ausgeschlossen von dieser Beförderungsweise sind:

a) Güter, welche nach andern als den Eingangs erwähnten Bahnstationen bestimmt sind. Ist der Frachtbrief nach einer über letztere hinaus belegenen Station bestimmt, so findet die Weiterbeförderung von dieser aus als gewöhnliches Frachtgut statt.
b) Die im § 48 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands genannten Güter.
c) Postzwangspflichtige Gegenstände, als Briefe, Zeitungen etc. enthaltend.

Ausser der durch die Auflieferung postzwangspflichtiger Gegenstände verwirkten Conventionalstrafe von 12 *M.* pro Kilogramm, tritt Verfolgung des Absenders wegen Portohinterziehung ein.

Jede Sendung muss von dem vorgeschriebenen gedruckten, von der Eisenbahnverwaltung gestempelten Frachtbrief begleitet sein. Diese Frachtbriefe sind auf gelbem Papier mit dem gewöhnlichen Text bedruckt, nur heisst es am Kopfe statt Frachtbrief:

„Schnellgut-Frachtbrief".

Für den Abschluss des Frachtvertrages gelten die Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands, soweit Abweichendes von denselben für das Schnell-Frachtgut nicht bestimmt ist.

2. Art der Verpackung, Adressirung.

Die Schnellfracht-Stückgüter müssen gut verpackt und thunlichst mit einer genauen Adresse versehen sein.

Die Beklebzettel müssen enthalten: den Wohnort des Absenders sowie die Abladestation.

Neben dieser Adressirung durch den Absender erfolgt die Beklebung der Collis mit gelben Stationszetteln durch die Bahn in üblicher Weise.

3. Einlieferung.

Die Einlieferung der Güter erfolgt während der festgesetzten Expeditionszeit bei den Güterexpeditionen.

Die Beförderung von Schnell-Frachtgut, welches nicht spätestens 3 Stunden vor dem fahrplanmässigen Abgang des betreffenden Zuges eingeliefert ist, kann nicht beansprucht werden. Der Absender kann sich die Zeit der Auflieferung des Gutes von der Versandtstation im Frachtbriefe bescheinigen lassen.

4. Frachtberechnung und Zahlung.

Die Berechnung der Fracht unter Zuschlag von 20 pCt. auf die respective Tarifclasse, der Provisionen für Nachnahme, Werth und Interessedeclaration für die rechtzeitige Lieferung, sowie aller Nebengebühren, erfolgt nach den Bestimmungen des Betriebsreglements.

5. Beförderung.

Die Beförderung erfolgt mit allen für den Transport der Frachtgüter vorgeschriebenen Zügen. Ueber die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Züge geben die Güterexpeditionen thunlichste Auskunft.

Für gewöhnlich soll dieses Gut dem ersten nach der Richtung der Bestimmungsstation verkehrenden Zuge quäst. mitgegeben werden. Etwaige Anschlüsse unterwegs erfolgen stets mit dem nächsten Frachtgüter befördernden Zuge.

Umladungen werden möglichst beschleunigt.

6. Auslieferung.

Die Bereitstellung der Wagenladungs-Güter soll alsbald nach deren Ankunft auf der Adressstation erfolgen.

Die Ausladung, Avisirung und Zustellung der Stückgüter erfolgt wie die der Eilgüter.

Eventuelles Lagergeld und Wagenmiethe wird wie bei Frachtgütern berechnet.

7. Ablieferungshindernisse.

Schnell-Frachtgut, dessen Annahme verweigert wird, oder dessen Auslieferung nicht möglich ist, wird nach § 61 des Betriebsreglements behandelt. Der Aufgeber erhält aber in einem solchen Falle Nachricht von dem Ablieferungshindernisse, wenn er zu ermitteln ist.

Gegenstände, welche dem schnellen Verderben ausgesetzt sind, können in dergleichen Fällen, sobald ihr Verderben zu befürchten steht, ohne weitere Förmlichkeiten bestmöglichst verkauft werden.

Der Erlös wird bis zum Ablauf der gesetzlichen Frist zur Disposition des Versenders gehalten.

8. Die Versicherung des Werthes

und die Haftung für den Verlust geschieht nach denselben Grundsätzen, welche im Betriebsreglement für die Frachtgüter vorgesehen sind.

9. Lieferfrist.

(Die Bemessung der Lieferfrist bildet den schwierigsten Punkt dieses Vorschlages; die nachstehende Declaration derselben ist daher auch nur ein „Vorschlag", welcher der Feststellung von berufener Seite bedarf.)

Die Lieferfrist ist die im § 57 des Betriebsreglements für Frachtgüter vorgesehene; sie beginnt mit der auf die Auflieferung folgenden Mitternacht und läuft ab:

a) bei „Bahnhof lagernd" bezeichneten Sendungen mit Ankunft desjenigen Zuges, mit welchem die Beförderung zu geschehen hatte (cfr. ad 6) auf der Bestimmungsstation unter Hinzurechnung der Zeit, welche erforderlich ist, um das Gut ordnungsmässig auszuladen bezw. zur Abnahme bereit zu stellen;
b) bei Gegenständen, welche nach No. 6 dem Adressaten zuzustellen oder anzumelden sind, mit Ankunft des Zuges, mit welchem die Beförderung geschehen sollte (cfr. ad 6) unter Zurechnung der für die Zuführung des Eilgutes in § 59 des Betriebsreglements bewilligten Frist.

10. Haftpflicht für versäumte Lieferungszeit.

Bezüglich der Haftpflicht der Eisenbahn für Versäumung der Lieferzeit sind die im Abschnitt III des Betriebsreglements enthaltenen Bestimmungen, soweit dieselben sich auf das Frachtgut beziehen, auch für das Schnell-Frachtgut massgebend.

Eine Declaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung oder des Werths hat nur dann rechtsverbindliche Wirkung, wenn dieselbe in Worten im Frachtbriefe an der dafür vorgesehenen Stelle eingetragen ist.

11. Abfertigung.

Die Abfertigung erfolgt mit gelben Frachtkarten, ähnlich wie die der Frachtgüter; ebenso die Rapportirung und Verrechnung mit der Gütercontrole nach den speciellen darüber erlassenen Vorschriften. Die Expeditionen haben diese Güter mit besonderer Aufmerksamkeit zu behandeln, welche sich sowohl auf die Annahme der Frachtbriefe, deren sorgfältige Abfassung, als auch schnelles Einladen, Transportiren, Umladen, Ausladen, Avisiren und die Ausgabe zu erstrecken hat.

Dass diese neue Beförderungsart der Frachtgüter einem thatsächlich vorhandenen Bedürfnisse entspricht, dürfte der starke Gebrauch beweisen, welcher alsbald nach ihrer Einführung von derselben gemacht werden wird.

Der Aufschlag von 20 pCt. der Fracht der betreffenden Tarifclasse dürfte richtig bemessen sein, weil kostspielige neue Einrichtungen nicht nöthig sind, es vielmehr nur eines Mehraufwandes von Aufmerksamkeit auf diese Güter bedarf.

Durch letztere wird aber sowohl der Eisenbahnverwaltung wie dem Publikum viele Correspondenz, das ist Arbeit und Geld erspart.

Namentlich wird aber dem Handelsstande das Mittel an die Hand gegeben, auf Tag und Stunde das Eintreffen der Güter berechnen zu können und bedeutend weniger als jetzt der Ge-

fahr einer Verschleppung gerade der eiligen Frachtgüter ausgesetzt zu sein.

Das erstrebte Resultat dürfte also sowohl der Bahnverwaltung wie dem Publikum zum Vortheil gereichen und wird das Schnell-Frachtgut sich daher ebensobald Bahn brechen und die Gunst aller Betheiligten erwerben wie Courier-Eilgut und Express-Packetgut.

Möge dieser Vorschlag das Interesse berufener Kreise hervorrufen, damit das ihm enthaltene Gute alsbald allen Interessenten zu Theil werde! J. F.

Secundärbahn-Bauten in Bayern.

(Fortsetzung aus No. 2.)

Einrichtung und Handhabung des Betriebs.

Aus den in den vorigen Nummern mitgetheilten Ausführungen über den Bau und die Ausrüstung der Bahnen geht schon genügend hervor, dass der Betrieb derselben in einer möglichst einfachen und öconomischen Weise gehandhabt werden muss, um den Zweck, welchem das System dieser Nebenbahnen dienen soll, voll zu erfüllen.

Die Schwierigkeiten, welche unzweifelhaft aus der Gewöhnung der Bahnbeamten und des Publikums an die Verhältnisse und Leistungen der Hauptbahnen entspringen werden, muss die Zeit überwinden. Für die im Uebrigen anzustrebenden Erleichterungen des Betriebes, wie Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und Vereinfachung der Bahnbewachung giebt die Bahnordnung für die Bayerischen Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 5. März 1882 den Rahmen an.

Für die Bahnbewachung wird eine wesentliche Vereinfachung und Ersparniss dadurch erzielt, dass die Begehung der Bahnstrecke nur einmal des Tages stattfindet und dies auch nur da, wo die zulässige Geschwindigkeit der Züge zu mehr als 20 km pro Stunde festgesetzt ist. Besondere Bahnwärter und Patrouilleure sollen daher in der Regel nicht angestellt, der Dienst derselben vielmehr von den Aufsehern der Haltestellen und von den Weichenstellern der Stationen mit verrichtet werden.

Auch bei frequenten Uebergängen und in Strecken, für welche besondere Vorsicht geboten ist, wird von einer Bewachung der Bahn abgesehen und nur die Verminderung der Fahrgeschwindigkeit auf das Mass von 15 km in Aussicht genommen.

Während die geringe Fahrgeschwindigkeit den Wünschen und Interessen des reisenden Publikums in gewissem Grade entgegensteht, soll andererseits durch eine möglichst entgegenkommende Einrichtung der Fahrordnung, insbesondere durch zweckdienliche Anschlüsse, wie sie beim Sackbahn-System leicht zu ermöglichen sind, wie auch durch eine reichliche Anzahl von Fahrgelegenheiten auf thunlichste Erleichterung und Belebung des Verkehrs hingewirkt werden.

Zu demselben Zwecke werden einfache Haltestellen, die keine nennenswerthen Baukosten verursachen und, da sie ohne Aufsicht belassen werden, Betriebsausgaben gar nicht erfordern, an allen Plätzen errichtet werden, für welche ein Bedürfniss nachgewiesen werden kann. Die Abfertigung der Passagiere und Stückgüter von mässigem Gewichte soll durch das Zugpersonal bewirkt werden.

Für die Haltestellen mit Güterabfertigung ist ein Beamter in Aussicht genommen, der den gesammten Stationsdienst, nöthigenfalls unter Beihülfe seiner Frau, oder eines Familienmitgliedes zu versehen hat. Insbesondere ist diesem Beamten auch das Umstellen der Weichen, nöthigenfalls unter Centralisirung der Stellhebel, zu übertragen.

An den Zwischenstationen tritt ein Expedient als Stationsvorsteher hinzu, an den Endstationen noch ein Stationsassistent. An letzteren wird in der Regel auch das Zugpersonal zu stationiren sein, bestehend aus mindestens 2 Locomotivführern, von denen einer zugleich als Werkführer thätig ist, 2 Heizern, 1 Werkstättenarbeiter und 2 Schaffnern. Dem Vorsteher der Endstation wird gleichzeitig die Leitung des Gesammtdienstes auf der Localbahn einschliesslich der Bahnunterhaltung übertragen.

An die Leistungen des Zugpersonals werden höhere Ansprüche zu stellen sein, als auf den Hauptbahnen. Insbesondere soll dasselbe an den Stationen bei Abfertigung des Zuges, Auf- und Abladen von Gütern, Aufnahme und Abgabe von Wagen und Stellen der Weichen sich thatkräftig betheiligen. Im Bedarfsfalle wird zur rascheren Abwickelung dieser Manipulationen eher eine Vermehrung des Zugpersonals als des Stationspersonals stattfinden, vorausgesetzt, dass es sich nicht lediglich um die Befriedigung des localen Bedürfnisses einer Station handelt.

Wie schon früher erwähnt, sollen die Betriebseinnahmen nicht nur eine Deckung der Betriebskosten, sondern auch eine, wenn auch mässige Verzinsung des aufzuwendenden Baucapitals in Aussicht stellen. Da nun diese Verzinsung durch den nach Abzug der Betriebskosten verbleibenden Rest der Einnahmen dargestellt wird, so war es nothwendig, für jede Linie den zu erwartenden Personen- und Güterverkehr und die daraus resultirende wahrscheinliche Einnahme zu ermitteln, andererseits waren die nach den einschlägigen Betriebsverhältnissen sich berechnenden voraussichtlichen Betriebsausgaben zu bestimmen, um daraus auf die Höhe der Verzinsung des Anlagecapitals schliessen zu können.

Grundsätze der Rentabilitätsberechnung.

Die Lösung der Aufgabe, die Rentabilität einer zu erbauenden Bahnlinie voraus zu bestimmen, ist im Allgemeinen eine sehr schwierige, da hierbei eine Reihe von Einflüssen in Betracht kommt, die sich ziffermässig schwer ausdrücken und überhaupt nur schätzungsweise ermitteln lassen. Es verdient daher das für die in Rede stehenden Localbahnen angewendete eigenartige Rechnungsverfahren um so mehr Beachtung, als bei demselben auf thunlichste Beseitigung willkürlicher Annahmen und auf ein möglichst systematisches Vorgehen viel Sorgfalt verwendet worden ist.

A. Betriebseinnahme.

Die für eine Bahn in Aussicht stehende Einnahme ergiebt sich, von geringfügigen Nebenerträgen abgesehen, aus der Grösse des Personen- und Güterverkehrs und den für die Transportleistungen zu zahlenden Preisen. Es handelt sich daher in erster Reihe darum, sowohl den Umfang des Güterverkehrs, welcher meist für die Bahnrente ausschlaggebend ist, zu ermitteln, als auch die Höhe der Personenfrequenz zu entwickeln, sodann die Unterlagen festzusetzen, auf welchen die Vergütung für die auf der Localbahn zu bewirkenden Transportleistungen zu bemessen ist, d. h. die Tarife zu bestimmen.

a) Die Grösse des zu erwartenden Personen- und Güterverkehrs wurde theils auf directem, theils auf indirectem Wege oder auch auf beide Arten gleichzeitig ermittelt. Ueberall da, wo für den zu erwartenden Verkehr directe Anhaltspunkte geboten waren, wie sie sich beispielsweise aus dem Vorhandensein grosser Waldungen mit geregeltem Betriebe oder von Steinbrüchen, dann von Fabriken und sonstigen Etablissements ergeben, wurde deren Bezug an Rohmaterialien und Versandt an Producten sorgfältig ermittelt und bei der Berechnung der Betriebseinnahmen der Localbahn direct in Ansatz gebracht. In einzelnen Fällen lieferten auch die aus den Betriebsnachweisungen der Königlichen Verkehrsanstalten geschöpften Daten über den bestehenden Verkehr derjenigen Stationen, in welchen die künftigen Localbahnen sich anschliessen werden, benutzbare Anhaltspunkte über die voraussichtliche Verkehrsgrösse.

In Fällen, in welchen solche Anhaltspunkte fehlten, so insbesondere bei der Bestimmung des Personen- und Stückgutverkehrs, für dessen Grösse erfahrungsgemäss der gewöhnliche Post- und Fuhrwerksverkehr auf den Strassen keinen Massstab bietet, musste versucht werden, Erfahrungen bei anderen ähnlichen Bahnen zu benutzen. Hierbei wurde von der Beobachtung ausgegangen, dass die Grösse des Verkehrs in einem bestimmten Verhältnisse zur Einwohnerzahl des durch die Bahn aufgeschlossenen Gebiets und zur Lebens- und Beschäftigungsweise der Einwohner steht, sowie dass die Höhe des Frequenzantheils der einzelnen, auf die Bahn angewiesenen Ortschaften mit der Zunahme der Entfernung von den Stationen abnimmt, und dass die Frequenz bei einer Entfernung von 10 km Weg oder 9 km Luftlinie von der nächst gelegenen Station nahezu Null wird. Mit Rücksicht auf diesen Umstand ist für die weiteren Ermittelungen der ganze zu einer Bahnlinie gehörige, 18 km breite Terrainstreifen in einen innern, je 5 km links und rechts der Bahn gelegenen, also 10 km breiten und 2 äussere, diesen inneren abschliessenden Streifen von je 4 km Breite getheilt und im Allgemeinen angenommen worden, dass für den inneren Streifen die ganze Bevölkerung, für die äusseren nur deren Hälfte zur Berechnung der Frequenz der Bahn herangezogen werden dürfe. Die Summe der ganzen Bevölkerung des inneren, der halben Bevölkerung der beiden äusseren, sowie eines gewissen Theils der Bevölkerung der Anschlussstation ist nun in der Folge unter der Bezeichnung „commercielle Bevölkerung“ des Bahngebiets als Massstab für die Verkehrsgrösse benutzt worden.

Bezeichnen:

e die Kopfzahl der gesammten Bevölkerung,

s die mittlere Fahrtlänge, dargestellt durch die Entfernung des Schwerpunktes der Bevölkerung von der Anschlussstation (wobei diese Entfernung erhalten wird, indem man die Producte aus der commerciellen Bevölkerungszahl jeder Station und deren Abstand von der Anschlussstation addirt und durch die Gesammtzahl der commerciellen Bevölkerung dividirt),

p den pro Person und Kilometer,

g den pro Tonne Frachtgut und Kilometer gezahlten Preis,

r_p und r_g die Verkehrscoefficienten, d. h. die Zahl der Eisenbahnfahrten, bezw. der Tonnen Güter, welche aus dem Gesammtverkehr einer Bahn pro Jahr auf eine Person der commerciellen Bevölkerung treffen,

E_p und E_g die gesammten Jahreseinnahmen einer Bahn aus dem Personen- bezw. Güterverkehr, so ist:

$$E_p = e\,s\,p\,n_p \text{ und } E_g = e\,s\,g\,n_g$$

Von diesen Factoren können die ersten drei für jede Bahn direct, ohne dass deren Verkehr selbst bekannt ist, erhoben werden. Die Grösse der Verkehrscoefficienten ist dagegen nur aus den Verkehrsergebnissen bestehender Bahnen mit Hülfe der Gleichungen:

$$n_p = \frac{E_p}{e\,s\,p} \text{ und } n_g = \frac{E_g}{e\,s\,g}$$

zu ermitteln. Hierzu wurden im vorliegenden Falle die den Betriebsnachweisungen für 1879, 1880 und 1881 entnommenen Ergebnisse von 6, zu einem Vergleiche besonders geeigneten, Bayerischen Vicinalbahnen benutzt, für welche sich mit den Tarifsätzen pro Personenkilometer p = 0,04 *M* und pro Tonnenkilometer g = 0,16 *M* die nachstehenden Verkehrscoefficienten ergeben haben:

Bahnlinie	n_p	n_g
1. Schwaben-Erding	4,86	1,20
2. Steinach-Rothenburg	4,31	1,10
3. Dombühl-Feuchtwangen	4,50	0,73
4. Neustadt-Windsheim	3,03	0,53
5. Senden-Weissenhorn	4,11	0,91
6. Feucht-Altdorf	5,63	0,40
im Mittel	4,40	0,80

Es muss bemerkt werden, dass bei dieser Berechnung der Antheil, welchen die Anschlussstation zur commerciellen Bevölkerung der abzweigenden Bahn liefert, bei kleineren Orten auf $^1/_3$ der Einwohnerzahl geschätzt ist, indem angenommen wurde, dass die Einwohner des Anschlussortes sich bei Benutzung der Bahnen gleichmässig auf die drei, von einer solchen Station ausgehenden Bahnrichtungen vertheilen. Da für grössere Anschlussstationen diese Annahme nicht mehr zulässig erscheint, so sind hierfür besondere Schätzungen mit Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse anzustellen.

Die so ermittelten Verkehrscoefficienten, bezw. deren Mittelwerthe

$$n_p = 4{,}4 \text{ und } n_g = 0{,}8$$

können nun freilich noch nicht ohne Weiteres der Berechnung der Betriebseinnahmen neuer Bahnlinien zu Grunde gelegt werden, da 1. die Verhältnisse der bestehenden Vicinalbahnen von denjenigen der in Aussicht genommenen Localbahn überhaupt in mancherlei Weise abweichen, und da 2. auch die Verhältnisse der einzelnen Localbahnen unter sich verschieden sind. Diese Coefficienten können streng genommen nicht einmal für alle Stationen und die auf dieselben angewiesenen Ortschaften einer und derselben Bahn gleichmässig verwendet werden; vielmehr sind die Verkehrscoefficienten zu erhöhen oder zu erniedrigen, je nach der Lebens- und Beschäftigungsweise der Einwohner, je nachdem also diese auf Landwirthschaft, Industrie oder Handel angewiesen sind und in grösseren Ortschaften in nächster Nähe einer Station concentrirt oder über das ganze Terrain zerstreut, somit von den Bahnstationen entfernter, wenn auch noch im Verkehrsgebiete selbst leben. Eine gewisse Willkürlichkeit ist also nicht zu vermeiden. Es lässt sich jedoch dieselbe dadurch in ziemlich enge Grenzen einschliessen, dass man die Verkehrscoefficienten für neue Bahnen überhaupt etwas niedriger als für schon bestehende annimmt, sonst sich aber von den Mittelwerthen immer nur wenig entfernt.

Dass dieses Verfahren brauchbare Resultate giebt, lässt sich leicht durch eine Proberechnung für die oben erwähnten sechs Vicinalbahnen nachweisen. Nachstehende Zusammenstellung giebt als berechnete Einnahme diejenigen Beträge an, welche sich ergeben haben würden, wenn die Verkehrsgrösse im Allgemeinen dem Mittelwerthe der Verkehrscoefficienten entsprochen hätten.

Bahnlinie	Berechnete Einnahmen *M*	Wirkliche Einnahmen *M*
1. Schwaben-Erding	43 062	46 044
2. Steinach-Rothenburg	34 983	36 051
3. Dombühl-Feuchtwangen	22 581	20 249
4. Neustadt-Windsheim	54 716	36 754
5. Senden-Weissenhorn	25 213	22 766
6. Feucht-Altdorf	29 513	26 129

Die mit der aufgestellten Formel und den Mittelwerthen der Verkehrscoefficienten gefundenen Ergebnisse weichen hiernach von den wirklichen Einnahmen nicht allzusehr ab; eine grössere (aus eigenthümlichen localen Verhältnissen entspringende) Differenz tritt nur bei der Bahn von Neustadt nach Windsheim auf. Es wird daher der Schluss gezogen werden dürfen, dass, wo directe Anhaltspunkte fehlen, die Anwendung der aufgestellten Formel für Betriebseinnahmen auf Localbahnprojecte der Wirklichkeit ziemlich angenäherte Durchschnittsbeträge ergeben wird, wenn in mittelmässig bevölkerten Gegenden der Verkehrscoefficient n_p zwischen 4 und 4,5 und n_g zwischen 0,6 und 0,8, dagegen bei dünner Bevölkerung und Mangel an Handel und Industrie n_p zwischen 3 und 4 und n_g zwischen 0,4 und 0,6 angenommen wird. Umgekehrt kann in dicht bevölkerten und verkehrsreicheren Gegenden mit dem Coefficienten n_p bis zu 5,5 und mit n_g bis zu 1,2 gegangen werden.

Es ist nun zwar nicht zu verkennen, dass bei dem angegebenen Verfahren nicht nur in der Bemessung der Verkehrscoefficienten, sondern auch in der Abgrenzung des Verkehrsgebietes und in der Bestimmung der mittleren Fahrtlänge eine gewisse Willkür oder Unsicherheit obwaltet. Es ist nicht anzunehmen, dass sich das Verkehrsgebiet immer genau bis zu 9 km auf beiden Seiten der Bahn erstreckt; ferner auch endigen oder beginnen jedenfalls nicht alle Fahrten in der Anschlussstation, wie bei Berechnung der mittleren Fahrtlänge angenommen wurde. Da jedoch ähnliche Abweichungen von den gemachten Annahmen auch bei den Vicinalbahnen vorhanden sein werden, aus deren Einnahmeergebnissen die Grösse der Verkehrscoefficienten berechnet worden ist, so sind die sämmtlichen Unsicherheiten gewissermassen in der Verschiedenheit der Werthe dieser Coefficienten zum Ausdruck gebracht, und daher bei vorsichtiger Bemessung derselben von dem vorgeführten Verfahren recht brauchbare Resultate zu erwarten.

(Fortsetzung folgt.)

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Excursionsbericht aus der hygienischen Ausstellung.

Am 8. Juni v. J. unternahm der Verein eine Excursion nach der hygienischen Ausstellung hierselbst und besichtigte unter Führung von Vereinsmitgliedern, sowie der Herren DDr. Sommerbrodt, Heyroth und Löffler die das Eisenbahnwesen betreffenden Abtheilungen und den Pavillon des Reichs-Gesundheitsamtes.

In der Wagenhalle nahm für die ausgestellten Sanitätszüge Herr Eisenbahn-Bauinspector Dr. zur Nieden die Führung: Der Hamburger Verein zur Pflege Verwundeter hat in einem Güterwagen das sogenannte Hennicke'sche System ausgestellt, wie es im Jahre 1870 derselbe Verein unter Führung von N. H. Plambeck zur Anerkennung brachte. Die Idee hatte Professor Dr. E. Gurlt bekanntlich bereits im Jahre 1859 angegeben, ohne Anklang zu finden; von B. Hennicke in seinen Einzelheiten construirt, hat es sich 1870 bewährt. Das Preussische Kriegsministerium hat das System mit der Abänderung übernommen, dass es an die Stelle der Stricke und der hölzernen Stützen, welche den Abstand zwischen den oberen und unteren Bahren bei etwaigem Bruch eines Verbindungstheiles erhalten sollen, Ketten und Eisenstangen treten liess. Die veränderte Form bietet den Vortheil, dass bei derselben beliebige Bahren in die Aufhängungsvorrichtung gebracht werden können, wogegen die Hamburger Einrichtung auch Hamburger Bahren verlangt. In einem von dem Kriegsministerium ausgerüsteten Güterwagen finden wir auf der einen Seite die vorbesprochene veränderte Hamburger Einrichtung, auf der andern Seite drei Bahren, welche auf Grund'schen Blattfedern ruhen. Diese Nebeneinanderstellung beider führt er klar vor Augen, wie berechtigt der Vorwurf ist, dass das Grund'sche System die Bodenfläche des Wagens zu sehr decke und dadurch die Erhaltung der Reinlichkeit erschwere. Ausser diesen beiden Arten der Hülfslazarethzüge (der improvisirten Einrichtungen) hat das Preussische Kriegsministerium auch Krankenwagen und Küchenwagen der Lazarethzüge (der festen Einrichtungen) ausgestellt, wie sie sich nach den Erfahrungen des Deutsch-Französischen Krieges als Norm ergeben haben; etwas wesentlich neues bieten dieselben nicht.

Das Königlich Bayerische Kriegsministerium hat gemeinsam mit der Generaldirection der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten in München ebenfalls Verwundeten- und Küchenwagen ausgestellt. Im Jahre 1870 hatten die Bayerischen Wagen nur 5 Betten, welche auf Blattfedern ruhten; dieser Einrichtung machte man den Vorwurf, dass die numerische Leistung eine zu geringe sei; jetzt sind die Bahren in 2 Reihen übereinander angeordnet und der Wagen enthält 10 statt früher 5 Betten; die Blattfedern sind geblieben, sie tragen Rahmen, auf denen die Bahrenpaare ruhen. An diesen Wagen finden wir eine zweckmässige Einrichtung zur Verladung der Bahren über die Kopfperrons hin. Zwei Schienen werden auf einen Kopfperron gelegt, sie haben an einem Ende Haken, welche unter die Eisenplatte des Perrons fassen und dadurch den Schienen den Halt geben. Die anderen Enden der Schienen stehen über die Perronplatte hinaus und haben senkrecht herunter gehende Ansätze, welche unten umgebogen sind. Die Bahren werden auf der Erde parallel zum Zuge gestellt, 2 Mann heben sie an bis in die Umbiegungen der Ansätze und mit einem zweiten Anhube bis auf die überstehenden Schienenenden. Die Schienen haben in der Oberfläche Rinnen, in diese setzen sich die Füsse der Bahre; drücken die Träger gegen die Seitenfläche der Bahre, so bewegen sich die Füsse

in den Schienenrinnen fort, bis die Bahre vor der Kopfthür steht. Hier heben die Träger die Bahre an und heben sie in den Wagen. Nach Beendigung der Beladung werden die Schienen abgenommen und an ihren Aufbewahrungsort gebracht, welcher an den Trittbrettern der Wagen sich befindet. Vergleicht man diese Verladung mit der bisher üblichen, bei welcher die Bahre auf dem Perron senkrecht zur Zugrichtung stehen und während des Einbringens gedreht werden musste, so lässt sich ein wesentlicher Fortschritt nicht verkennen. — Neben diesem Lobe verdienen die Bayerischen Einrichtungen den Tadel, dass die Luftzuführung, welche über den Seitenfenstern liegt, die Pfleglinge auf den oberen Bahren direct trifft, wogegen die übrigen Verwaltungen bei Personenwagen die Zuführung in Dachreiter gelegt haben, so dass nur Nebenströme bis zu den Bahren gelangen.

Die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen haben eine Einrichtung ausgestellt, welche in etwas anderer Form bereits im Jahre 1876 von derselben Verwaltung in Brüssel vorgeführt war. In einer Ecke des Wagens sind noch die zur Ausrüstung eines Wagens III. Classe dienenden Bänke, an ihnen zeigt ein Wärter, dass nur 2 Schrauben zu lösen sind, um je eine Bank entfernen zu können. Alsdann werden aus der Wagenwand Haken hervorgezogen, welche mit Metallscheiben gedeckt waren. An die Haken werden Rahmen befestigt und auf je 2 Rahmen je ein Bahrenpaar gelegt. Die ganze Einrichtung zeigt, dass die Wagen in kürzester Frist kriegsbereit sein können.

Seitens der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahnen ist ein Durchgangswagen, enthaltend einen grösseren und einen kleineren Raum, ausgestellt; der grössere Raum enthält eine Anzahl Sessel, welche in den Rückenlehnen und Fusstheilen beweglich sind, so dass diese in die Höhenlage des Sitzes geführt werden können und alsdann ein Lager bieten; der kleinere Raum hat Einrichtungen für einen vor den übrigen zu bevorzugenden Kranken. Die ganze Ausstattung ist eine sehr elegante, insbesondere auch die Ventilationsanlage, bei welcher die Seitenfenster als Kippflügel ausgebildet sind. Die numerische Leistung solcher Wagen würde eine geringe sein. (Fortsetzung folgt.)

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Einsetzung einer Ministerial-Commission für die Leitung des Betriebes der Erzherzog-Albrechtbahn, Mährischen Grenzbahn, Dniesterbahn und Tarnow-Leluchower Staatsbahn. Mit dem 1. d. Mts. ist zu Folge Erlasses des K.K. Oesterreichischen Handels-Ministeriums vom 7. December v. J. die K. K. Betriebs-Verwaltung der Erzherzog Albrechtbahn und der Mährischen Grenzbahn aufgehoben worden und es ist mit diesem Tage deren Oberleitung an die mit vorbezeichnetem Erlasse eingesetzte „Ministerial-Commission" übergegangen die am gleichen Tage auch die Leitung des Betriebes der bisher von der I. Ungarisch-Galizischen Eisenbahn verwalteten K. K. Dniester- und Tarnow-Leluchower Staatsbahn übernommen hat.

Die Vertretung sämmtlicher vorgenannten vier Bahnen im Vereine ist damit auf die K. K. Ministerial-Commission übergegangen, und es sind alle für die der Oberleitung dieser Commission unterstellten Bahnen bestimmten Correspondenzen vom Tage der Betriebsübernahme ab an die K. K. Ministerial-Commission Wien IX Universitätsstrasse 10 zu adressiren.

Am 1. d. Mts. ist ferner der Fahrpark der Erzherzog Albrechtbahn mit demjenigen der K. K. Dniesterbahn und der Staatsbahn Tarnow-Leluchow vereinigt worden und entfällt daher von diesem Tage ab die bisherige getrennte Rapportirung der Wagen dieser drei Bahnen, für welche die Wagenabrechnung in der Folge durch die Betriebsleitung der Erzherzog Albrechtbahn in Lemberg bewirkt werden wird, während über den Lauf der Wagen der Mährischen Grenzbahn durch die vorgenannte Ministerial-Commission abgerechnet wird.

Aus dem Deutschen Reich.

Deutschland und Italien in ihren Verkehrsbeziehungen.*)

Als im Jahre 1867 die Brennerbahn eröffnet wurde, nahm der Waarenverkehr auf dem directen Ueberlandwege zwischen Deutschland und Italien, welcher bis dahin kaum nennenswerth gewesen war, rasch einen gewaltigen Aufschwung. Nach der ungemein speciell durchgeführten Durchfuhrstatistik Oesterreichs gestaltete sich dieser Verkehrsaufschwung wie folgt:

	Deutschlands Export nach Italien	Italiens Export nach Deutschland		Deutschlands Export nach Italien	Italiens Export nach Deutschland
	in Metercentnern			in Metercentnern	
1866	1969	151	1877	345 992	732 684
1867	23 756	25 154	1878	300 403	615 495
1868	62 568	58 211	1879	238 682	672 275
1869	136 116	74 666	1880	336 336	804 054
1871	225 344	328 466	1881	248 448	788 877
1875	365 541	605 464			

*) Eine ausführliche Darlegung dieser Beziehung findet man in dem mehrerwähnten Werk von Paul Dehn „Deutschland und Orient in ihren wirthschaftlichen Beziehungen", München 1884, Franz'sche Hofbuchhandlung.

Wie vor fünfzehn Jahren die Brennerbahn, so hat nunmehr der neue Schienenweg durch den Gotthard seinen belebenden und befruchtenden Einfluss auf den Deutsch-Schweizerisch-Italienischen Waarenaustausch zu zeigen. Den Erzeugnissen des südlichen Himmels ist ein neuer Weg nach dem Norden gebahnt, den Artikeln des Nordischen Gewerbefleisses die Ausfuhr nach dem näheren und ferneren Süden erleichtert worden und in der That sind in zunehmenden Mengen auf der Gotthardbahn seit der kurzen Zeit ihres Betriebes Gemüse, Obst, Weine, Geflügel, Schlachtvieh etc. von Italien nach Deutschland und anderseits Eisen und Kohlen aus dem Dortmunder und Saarbrücker Revier, Gaskohlen aus dem Gelsenkirchener Bezirk, Holz aus dem Schwarzwald und den Vogesen, Garne aus dem Elsass, Spiritus und Zucker etc. nach Italien verfrachtet worden. Immerhin ist es der Deutschen Industrie noch nicht gelungen, auf dem Italienischen Markt gegenüber der Englischen und Französischen Konkurrenz in erwünschter Weise festen Fuss gefasst zu haben. Nach Ueberwindung der Schwierigkeiten der ersten Einführung, in besserer Erkenntniss der Eigenthümlichkeiten des Marktes und unter günstiger zu gestaltenden Gotthardbahntarifen dürfte auch für Deutschlands Industrie und Handel der erwartete Erfolg in einem Lande nicht ausbleiben, welches sich wirthschaftlich zusehends emporgearbeitet hat und nicht nur innerlich mehr und mehr erstarkt, sondern auch durch seine günstige Lage im Mittelmeer unter den veränderten Verkehrsverhältnissen berufen zu sein scheint, als Spediteur und Vermittler im Welthandel eine immer einflussreichere Stellung einzunehmen.

Eisenbahn-Betriebs-Reglement.

Der Reichskanzler hat dem Bundesrath eine im Reichseisenbahnamt ausgearbeitete Denkschrift, welche die Abänderung und Ergänzung einiger Bestimmungen über die Beförderung verschiedener Artikel im Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands enthält, zur Beschlussfassung vorgelegt, Die Anträge beziehen sich auf erleichterte Beförderung von Feueranzündern, welche unter dem Namen „Pasta" befördert werden, und auf verschärfte Vorschriften für den Transport „gebrauchter Gasreinigungsmasse". Letzterer Antrag stützt sich auf die Thatsache, dass vor einiger Zeit in dem Bezirk der Eisenbahndirection zu Frankfurt ein mit „gebrauchter Gasreinigungsmasse" beladener Eisenbahnwagen durch Selbstentzündung in Brand gerathen war und die Preussische technische Gewerbedeputation schärfere Transportbedingungen für erforderlich erachtet hat.

Ueber die Altona-Kieler Bahn

äussert sich der erschienene, vom Abg. v. Quast dem Preuss. Abgeordnetenhaus erstattete Commissionsbericht über den Gesetzentwurf, betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat in folgender Weise: „Das Bahnunternehmen beherrscht durch seine Verzweigungen im Süden der Provinz Schleswig-Holstein dadurch, dass es die Provinz von Süden nach Norden in ihrer ganzen Länge durchschneidet, den Verkehr derselben ziemlich vollständig. Es kommen für das Verkehrsgebiet noch folgende andere Bahnen in Betracht: im Osten die Bahn von Flensburg nach Kiel und die Kreis Oldenburger Bahn von Neustadt nach Oldenburg, von denen die letztere sich pachtweise mit zweijährigem Kündigungsrecht im Betriebe der Altona-Kieler Eisenbahn befindet; der westliche Küstenverkehr ist zum Theil der holsteinischen Marschbahn, welche bei Elmshorn anschliesst, sowie der Westholsteinischen Eisenbahn, welche von Neumünster nach Heide und Tönning führt, zugefallen. Im Süden wird das Bahnunternehmen abgegrenzt durch die Bahnlinie, welche von Hamburg über Lübeck nach Eutin führt; die Strecke von Altona nach Schulterblatt, welche an diesen Orten mit dem dem Hamburger Staate gehörigen Theile der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn zusammentrifft, befindet sich im Betriebe der Berlin-Hamburger Eisenbahn, jedoch auf Rechnung der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. Zur Zeit besteht eine Verbindung mit anderen Staatsbahnen nicht, doch wird eine solche durch den Bau der bereits beschlossenen Eisenbahn von Oldesloe nach Lauenburg am erstgenannten Orte hergestellt werden."

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Ueber die Bedeutung der genannten Bahn findet sich im erwähnten Commissionsbericht (Berichterstatter Abg. v. Neumann) folgende Darlegung:

„Die Stammbahn des Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahnunternehmens war zunächst zur Verbindung der Hauptstadt Breslau mit dem Niederschlesischen Gruben- und Industrierevier bestimmt. In seinem gegenwärtigen Umfange verbindet dasselbe auf dem kürzesten Wege den Hafenplatz Stettin mit Breslau und den gewerbreichen Bezirken Niederschlesiens bei Freiburg und Waldenburg, sowie mit den verkehrsreichsten Theilen des Oesterreichischen Kaiserstaates. Das Unternehmen umfasst folgende drei Hauptlinien: 1. Breslau-Königszelt-Freiburg-Sorgau-Friedland-Böhmische Landesgrenze bei Neusorge in der Richtung auf Halbstadt nebst Sorgau-Altwasser-Waldenburg-Hermsdorf mit einer Länge von 108,51 km, 2. Frankenstein-Schweidnitz-Königszelt-Liegnitz-Raudten mit einer Länge von 135,27 km, 3. Breslau-Raudten-Glogau-Rothenburg-Reppen-Cüstrin-Stettin mit einer Länge von 355,75 km, also mit einer Gesammtlänge der im Eigenthum der Gesellschaft stehenden Strecken von 599,53 km.

Der Schwerpunkt des Unternehmens liegt im Localverkehr und im Verkehr mit unmittelbar benachbarten Gebieten. Vornehmlich fällt der Bahn die Beförderung der reichen Kohlenschätze des Niederschlesischen Bergreviers nach den Industriestätten und Handelsplätzen der Regierungsbezirke Breslau und Liegnitz, insbesondere der Hauptstadt Breslau zu.

Das Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Unternehmen hat ausserdem dadurch noch eine hohe Bedeutung, dass es die Provinz Pommern mit seiner verkehrsreichen Hauptstadt Stettin und auch Theile der Provinz Brandenburg auf directem Wege mit der Provinz Schlesien und sodann auch noch mit Sachsen, Böhmen und Oesterreich-Ungarn verbindet.

In der Herrschaft der grossen internationalen Verkehrsstrasse von der Südgrenze Ungarns bis zur Ostsee über Halbstadt theilt sich das Unternehmen allein mit der Oesterreich-Ungarischen Staatsbahngesellschaft. Die zusammenhängende, nur von zwei Gesellschaften verwaltete Linie beträgt 1 610 km."

Preussische Staatsbahnen: Ertheilung von Vorbescheiden.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat durch Erlass vom 11. v. Mts. die ihm untergebenen Behörden dahin instruirt, dass von ihnen auf Anträge und Anfragen stets ein Vorbescheid zu ertheilen ist, sobald aus irgend einem Grunde ein definitiver Bescheid nicht sogleich ertheilt werden kann.

Auslegung von Stationstarifen.

Durch Erlass vom 14 v. Mts. hat der Minister der öffentlichen Arbeiten (entgegen dem Antrage einer Staats-Eisenbahn-Direction auf Beseitigung der Stationstarife) erklärt, es müsse Werth darauf gelegt werden, „dass das Publicum in der Lage bleibt, auf den Stationen selbst sich über die im Verkehr mit allen übrigen direct tarifirten Stationen geltenden Frachtsätze durch Einsichtnahme in die dort aufliegenden, die ausgerechneten Frachtsätze und Lieferfristen enthaltenden Stationstarife zu unterrichten".

Die Ergänzung und Berichtigung der Stationstarife werde ohne grössere Belastung der Beamten zu bezwecken sein, wenn darauf gehalten werde, dass alle Ergänzungen und Anordnungen stets sofort nach ihrem Eintritt eingetragen werden.

Dagegen soll von der Angabe des Beförderungsweges in den für das Publikum bestimmten Stationstarifen fortan abgesehen werden.

Ferner sei nichts dagegen zu erinnern, dass an Stelle eines Stationstarifbuches, welches die Frachtsätze nach allen in alphabetischer Ordnung angeführten Stationen enthält, mehrere Stationstariftabellen für die einzelnen Verkehre aufgelegt werden, welche die Frachtsätze und Lieferfristen mit den — unter sich alphabetisch zu ordnenden — Stationen der einzelnen Bezirke oder Verbände angeben. Neben diesen Tabellen würde alsdann noch ein Stationsverzeichniss aufzulegen sein, welches sämmtliche direct tarifirte Stationen in alphabetischer Ordnung und unter der Angabe, in welcher der aufgelegten Tabellen die Frachtsätze für die einzelnen Stationen zu finden sind, enthält.

Statistik der Güterbewegung.

Wie die Bayerische Staatsbahnverwaltung, ist vom 1. Januar 1884 ab auch die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen der allgemeinen Statistik der Güterbewegung auf den Eisenbahnen Deutschlands beigetreten, ebenso die Ostpreussische Südbahn und die Warstein-Lippstädter Eisenbahn.

Auskunftsstelle der Königlich Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung.

Unter dieser Bezeichnung ist am 1. d. Mts. seitens der Königlichen Eisenbahndirection Hannover ein Auskunftsbureau in Hamburg eröffnet worden, mit der Bestimmung, auf Anfragen des Publicums sowohl in örtlichen, mit dem Betriebe der Staatseisenbahn-Verwaltung zusammenhängenden Verkehrsverhältnissen als über Reise- und Transportverhältnisse im Verkehr von und nach Hamburg, soweit thunlich aber auch über alle sonstigen auf den Staatseisenbahnen und Nachbarbahnen zurückzulegende Reisen und zu befördernde Transporte selbst oder durch Vermittelung des Auskunfsbureaus zu Berlin Auskunft unentgeltlich zu ertheilen. Weitere Bureaus werden im Laufe des Jahres in Köln und in Leipzig, am letzteren Ort in Gemeinschaft mit der Sächsischen Staatsbahn, errichtet. Man beabsichtigt, diesen Bureaus auch den Verkauf und die Zusammenstellung der combinirbaren Rundreise-Billets zu übertragen.

Normaltransportgebühren der Preussischen Staatsbahnen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat auf eine Anfrage angeordnet, dass auf allen neuerbauten Bahnstrecken die Normaltransportgebühren der Staatsbahnen zur Anwendung gelangen, ohne Rücksicht auf die auf älteren Linien desselben Directionsbezirkes noch bestehenden Besonderheiten. Nur wenn Ausnahmen für einen gesammten Directionsbezirk statuirt wurden, dürfen dieselben auch auf neue Linien desselben Bezirks übertragen werden.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

In 1877 wurde zwischen der früheren Rheinischen und der Dortmund-Enscheder Bahn ein Vertrag, betreffend den Bau einer Verbindungsbahn zwischen den beiden Bahnhöfen in Dortmund abgeschlossen. Diese Verbindungsbahn ist Ende 1880 dem Betriebe übergeben, dessen Leitung der Dortmund-Enscheder Bahn überwiesen wurde und zwar mit der Klausel, dass sie berechtigt resp. verpflichtet sein soll, nach Verlauf von 3 Jahren und nach vorhergegangener einjähriger Kündigung den Betrieb an die Rheinische Bahn abzugeben. Von diesem Rechte hat nun, wie man der „B.-B.-Z." berichtet, die königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische) zu Köln als Rechtsnachfolgerin der Rheinischen Bahn Gebrauch gemacht und verliert demzufolge die Dortmund-Enscheder Bahn am 1. Januar 1885 den Betrieb auf der Verbindungsbahn.

Westholsteinische Bahn.

Die am 28. v. M. in Neumünster stattgehabte ausserordentliche General-Versammlung beschloss folgende Statut-Aenderungen: Zusatz zu § 1: Das Unternehmen ist auf den Betrieb der angekauften Bahn Heide-Wesselburen, sowie auf den Bau und Betrieb der Bahn Wesselburen-Büsum ausgedehnt. Zusatz zu § 4: In Veranlassung des Baues der Wesselburen-Büsumer Bahn ist das Grundkapital der Gesellschaft um 249 000 ℳ in 500 Stammactien und 330 Stamm-Prioritätsactien à 300 ℳ vermehrt worden, so das im Ganzen 7041 Stamm- und 6289 Stamm-Prioritäts-Actien vorhanden sind. Zusatz zu § 6: Nach der Concessionsurkunde für Wesselburen-Heide erhöht sich der Reservefonds von 25000 33 000 ℳ. Nachdem konstatirt war, dass die im § 4 erwähnten 500 Stamm- und 330 Stamm-Prioritäts-Actien volleingezahlt seien, erklärte die General-Versammlung die Gesellschaft in ihrem weiteren Umfang für constituirt.

Loses Getreide im Deutschen-Eisenbahn-Verkehr.

Man schreibt der Frankf. Z.: Zur Hebung des Getreideexportes im Rumänisch-Deutschen Verbandsverkehr hatten die Directionen der Lemberg-Czernowitz-Jassy und der Galizischen Karl Ludwig-Bahn unlängst den Antrag auf versuchsweise Verladung von Getreide und Mais in loser Schüttung, welche Einrichtung bekanntlich seit einiger Zeit im Russisch-Deutschen Eisenbahnverbande zur Einführung gekommen ist, gestellt und zwar zunächst im Verkehre mit den Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn. Nachdem dieser Verwaltung neuerdings gleichartige Anträge aus Interessentenkreisen zugegangen sind, von denen hervorgehoben wurde, dass besonders Neumais in Folge seines starken Feuchtigkeitsgehaltes bei dem Transporte in Säcken erheblich leide, dagegen bei loser Verladung in weit besserem Zustande an dem Empfangsorte ankommen würde, welche Angaben sich als zutreffend erwiesen, hat die königliche Direction der Oberschlesischen Bahn eine mündliche Erörterung über diesen so wichtigen Gegenstand von Seiten der an dem genannten Verbande betheiligten Bahnverwaltungen für angezeigt erachtet bezw. die vorliegenden Anträge auf die Tagesordnung der voraussichtlich im Januar nächsthin stattfindenden Verbandskonferenz gesetzt."

Ludwigsbahn Nürnberg-Fürth.

Für 1883 wird der „F. Z." zufolge eine Superdividende von 24 Mark vertheilt werden, so dass sich auch pro 1883 das Erträgniss auf 21 Proz. wie seit einer Reihe von Jahren stellt. Zu erwähnen ist, dass das Jahr 1883 eine Mehreinnahme von ca. 6000 ℳ gegen das Ausstellungsjahr 1882 lieferte.

Personal-Nachrichten.

Preussische Staatsbahnen. Versetzt sind zum 16. Januar d. J.: Der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspector Naud von Berlin nach Bromberg unter Uebertragung der Stelle eines ständigen Hülfsarbeiters bei dem dortigen Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt;

der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspector Clemens, ständiger Hülfsarbeiter bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt in Bromberg, in gleicher Diensteigenschaft an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt (Berlin-Dresden) in Berlin.

dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspector Haassengier, ständigem Hülfsarbeiter bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Berlin-Dresden) in Berlin ist vom 16. Januar d. J. ab die Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstehers des betriebs-technischen Bureaus bei der Königlichen Eisenbahn-Direction übertragen worden;

Amerikanische Correspondenz.

Exporte über New-Orleans.

Die vor einigen Jahren mit grossen Kosten ausgeführte Verbesserung des Fahrwassers des Mississippi in seiner Mündung bei New-Orleans hat bereits sehr merkbare Wirkung auf den Verkehr dieses Platzes ausgeübt. Nach einer vom Gouverneur des Staats gehaltenen Rede hat sich nämlich der Export an Getreide ab New-Orleans in den letzten beiden mit dem 31. August endigenden Geschäftsjahren belaufen:

	1882/83	1881/82
Bushels:	12 691 015	3 383 923

dies ergiebt also eine Zunahme in einem Jahre von 275 pCt., die um so bemerkenswerther ist, als der Gesammt-Export der Vereinigten Staaten an Brodstoffen (also incl. Mehl etc.) in jenen beiden Jahren ein exceptionell niedriger war.

Dieser Gewinn von New-Orleans scheint aber weniger auf Kosten von New-York, als vielmehr von Philadelphia und Baltimore erlangt zu sein.

Einwanderer-Beförderung.

Die Canadian Pacificbahn wird, nach neuerlichen Mittheilungen, im nächsten Frühjahr regelmässige Einwandererzüge von Montreal nach Algoma Mills am Nipissing See ablassen, in Verbindung mit ihrer Dampferlinie von letzterem Punkt nach Port Arthur am Oberen See und mit Zügen von dort nach Winnipeg (Manitoba), zum Gesammtpreise von 10 Doll. pro Person und mit ungefähr gleicher Beförderungszeit wie die der Einwandererzüge von Montreal nach Chicago. Jene neue combinirte Bahn- und Wasserlinie hat eine Gesammtlänge von 1365 Miles = 2200 km und ist eine viel mehr directe, als irgend eine blosse Bahnlinie sein kann.

Der reguläre Einwandererpreis für die — je nach der Route — 912 bis 980 Miles lange Linie von New-York nach Chicago beträgt 13 Doll.; bei der Reise nach Winnipeg sind dann von Chicago ab noch 867 Miles zurückzulegen. Von Montreal auf der kürzesten Bahn-Strecke (Grand-Trunk via Chicago) bis Winnipeg sind 1674 Miles.

Der Grund, weshalb die Canadian Pacificbahn einen so niedrigen Transportpreis, wie er bisher noch nie erreicht ist, festsetzt, ist der, dass ihr Hauptnetz im Westen liegt und sie dort einen enormen und fruchtbaren Landbesitz hat, der, ebenso wie die Bahnen, erst Werth erlangt, wenn das Territorium bevölkert und productiv wird. Das daselbst zu producirende Getreide wird, wie zu erwarten ist, seinen Weg über die ganze gedachte Transportlinie der Canadian Pacificbahn bis Montreal nehmen.

Aller Wahrscheinlichkeit nach wird die Grand Trunk Bahn, welche bisher die Hauptbeförderung von Einwanderern aus England und Canada nach Manitoba hatte, solche in Folge jenes unerhört niedrigen Beförderungssatzes vollständig einbüssen.

Hochbahnen in Newyork.

Die stärkste bisher auf diesen Bahnen vorgekommene Tagesleistung war die am 26. November v. J. (Feier des 100jährigen Gedenktages des Abzuges der Engländer), welcher folgende Resultate ergab:

	Beförderte Personenzahl	Einnahmen D.
2. Avenue	30 393	2 137,45
3. „	188 502	15 235,00
6. „	105 408	8 877,10
9. „	37 345	3 009,95
Summa	361 648	29 269,50

Die tägliche Durchschnittszahl an Passagieren in 1881/82 betrug 236 606, so dass an jenem Tage 125 042 Personen = 53 pCt. über diesen Durchschnitt hinaus befördert wurden. Aber auch die Durchschnittseinnahme an diesem Tage war ungewöhnlich hoch, denn weder die Fahrt nach der Feierlichkeit, noch von derselben konnte füglich in den Arbeitsstunden (commission hours), in denen die Fahrt nur 5 Cts. kostet, ausgeführt werden, so dass die wirkliche Durchschnittseinnahme pro Person 8,09 Cts. betrug, gegen 6,86 Cts. Durchschnittseinnahme des ganzen Jahres 1881/82.

Der Bruttoertrag der 3. Avenuelinie für diesen einen Tag belief sich auf 1 792 D. pro Mile (= 4 452 ℳ pro Kilometer), ein Ertrag, wie ihn manche Amerikanische Bahn kaum in 6 Monaten, einzelne sogar während des ganzen Jahres nicht erreichen.

Dazu kommt, dass die Ausgaben an jenem Tage nur wenig höher waren als sonst, da schon zu gewöhnlichen Zeiten über die beiden frequentesten Strecken so viel Züge laufen, als es die Betriebssicherheit gestattet (in Zwischenräumen von 2 Minuten und weniger in der lebhaftesten Tageszeit), so dass es kaum möglich war, neue Züge einzulegen. Der grösste Transport vollzog sich also wesentlich durch stärkere Besetzung der gewöhnlichen Züge.

Ermässigte Fahrpreise.

Eigenthümliche Vorschriften für den Colorado-Eisenbahn-Verband sind am 1. December v. J. in Kraft getreten. Danach dürfen die Vertreter der Verbandsbahnen östlich vom Missouri nachstehende Ermässigungen bewilligen:

a) Handelsreisende-Billets (comercial tickets) an Einwohner von Colorado, welche in den der Billetausgabe vorhergegangenen 6 Monaten mindestens 1 000 D. Fracht für Transporte zwischen dem Missouri und Denver oder Pueblo bezahlt haben; ferner an Reisende für Colorado-Firmen, deren Geschäfte sie zu Reisen auf den vorgedachten Strecken veranlasst.

b) Billets zu halben Preisen: an legitimirte Eisenbahnbeamte oder deren Familien, die nicht Freifahrkarten erhalten können; an Personen, die Mitleid verdienen und nothwendige Reisen zu würdigen Zwecken unternehmen wollen; an Geistliche etc. und deren Familien und Bedienung; an Mitglieder der Presse, welche nicht gleichzeitig in anderen Geschäftszweigen thätig sind, namentlich an Redacteure, Herausgeber von Blättern und an deren ständige Correspondenten; auch an Familien der Vorgenannten, sofern sie angesehenen Zeitungen in Kansas, Nebraska und Colorado angehören; endlich an Land- und Seeofficiere, Soldaten, Armeeärzte, Hospitalvorsteher und andere im Kriegsdepartement beschäftigte Personen.

Heizung der Strassenbahnwagen.

Die Klagen über die Unannehmlichkeit, dass man im Winter während der, obwohl meist nur jedesmal 15–20 Minuten dauernden Fahrt im Strassenbahnwagen frieren müsse, haben sich so vermehrt, dass die Gesellschaften in Newyork und anderen nördlichen Städten sich wohl oder übel zu verschiedenen Versuchen über die beste Heizmethode haben entschliessen müssen. Theils sind chemische, Wärme erzeugende Mischungen, theils mit heissem Salzwasser gefüllte Röhren, theils kleine, unter den Wagen befindliche Oefen, welche Wasser in Röhren heizen, theils endlich, z. B. von der Hochbahn der 3. Avenue in Newyork, in der Mitte der Wagen an einer Seite stehende und mit Anthracitkohlen geheizte Mantel-Cylinderöfen verwendet worden. Gegen letztere wird aber eingewendet, dass es in ihrer Nähe zu heiss ist und dass sie mindestens 2 Sitze wegnehmen, wogegen die auf der 2. Avenuelinie verwendeten Ofen unter den Wagen bei heftiger Kälte sich als ungenügend erwiesen haben.

Henry Villard und die Northern Pacificbahn.

Nach einer Depesche der „Times“ vom 31. December v. J. hat der Präsident der im vergangenen Herbst mit so allgemeiner Theilnahme eröffneten Northern Pacific Eisenbahn, Herr Henry Villard, bekanntlich ein Deutscher von Geburt, die Präsidentschaft der genannten Bahn mit dem Ablauf des vergangenen Jahres niedergelegt und sich ins Privatleben zurückgezogen. Vorausgegangen war dessen Rücktritt von der Präsidentschaft der Oregon und Transcontinental und Oregon Railway und Navigation Co., welche vor vierzehn Tagen die New-Yorker Börsenkreise in einen Zustand der grössten Aufregung versetzte. Wohl hatte man schon seit längerer Zeit davon gesprochen, dass im Schosse der Directoren der verschiedenen von Villard controlirten Unternehmen Unzufriedenheit mit der angeblich von ihm ausgeübten Autokratie herrsche, welche Niemandem ausser ihm einen vollen Einblick in die wahren Verhältnisse gestatte, und doch kam die officielle Ankündigung seiner Resignation der obigen beiden Aemter „aus Gesundheits- und Proprietätsrücksichten“ überraschend. An der Börse war die erste Wirkung der Resignation Villard's eine nicht unbeträchtliche Hausse in allen Villard-schen Papieren. Am nächsten Tage schon, als man sich der ganzen Sachlage etwas klarer wurde, begannen jedoch die Course wieder zu weichen. Der zahlreiche Anhang, welchen Villard durch seine früheren erfolgreichen Finanzoperationen gewonnen, meistens aus sehr reichen Leuten bestehend, muss, wie die „N.-Y. Handelsztg.“ schreibt, ganz immense Geldverluste erlitten haben, er selbst wohl auch, doch wird sein Vermögen immer noch auf 5—10 Mill. Dollars geschätzt. Seit 1. Juli 1883 beziffert sich der Coursrückgang in Northern Pacific Stammactien auf 14 000 000 Doll., in dito Preferred auf 17 000 000 Doll., in Oregon Transcontinental auf mehr als 20 000 000 Doll., und in Oregon R. u. Nav. auf 12 000 000 Dollars, zusammen in diesen Papieren auf 63 Mill. Dollars. Vergleichende Aufstellung der Course am

	30. Juni 1882	21. Dec. 1883
Northern Pacific	52	26
do. Preferred	89¾	55
Oregon u. Transcontinent.	83½	34⅞
Oregon R. u. Nav.	148	101

Die Villard'schen Unternehmungen und sein Anhang werden jetzt begreiflicherweise vielfach getadelt. Die Herstellungskosten der Northern Pacific seien zu gross, das mit der Oregon u. Transcontinental Co. involvirte Capital, auf 300 Mill. Doll. sich erhebend, sei zu gross; die von Hrn. Villard veranstaltete Excursion sei ein Fehlgriff gewesen etc. „Es ist aber auch“, schreibt die „N.-Y. H.-Ztg.“, „selbst hierzulande etwas ganz abnormes, in welcher Weise sich das Gestirn Henry Villard's entfaltet hat, von dem Tage an, mit welchem ihm von Deutschen Capitalisten die Receiverschaft der Kansas Pacific übertragen wurde, welche er zum Vortheil seiner Auftraggeber und nicht minder zu seinem eigenen zu benutzen verstand; seine darauf folgende Entwickelung und Consolidation der Eisenbahn- und Dampfschiffsnetze in Oregon, sein berühmter „blind pool“, in welchem ihm von den vielen Leuten, die durch ihn an der Oregon u. Nav. Co. Geld verdient hatten, blindlings ohne jede definitive Angabe des Zwecks eine ungeheure Summe anvertraut wurde, und der mit dem Erwerb der controlirenden Actienmajorität der Northern Pacific und der verschiedenen Oregon-Gesellschaften endete, bis schliesslich zur Gründung der Oregon- und Transcontinental Co. als Ablagerungsplatz für alle diese Effecten.“ — Unterdessen hat, wie gesagt Hr. Villard auch die Präsidentschaft der Northern Pacific Bahn niedergelegt und die Liquidation seiner Position in Northern-Pacific Werthen soll nunmehr beendigt sein. Die Aerzte hatten ihm wegen seiner grossen nervösen Aufregung jede Thätigkeit streng untersagt. Das Bedauern über die Unglücksschläge, die Hrn. Villard getroffen, ist namentlich in Deutschen Kreisen ein allgemeines. Deutsches Capital soll, abgesehen von einzelnen

grossen Häusern und Instituten, vorerst in dem Northern Pacific-Unternehmen nicht engagirt sein.

Wie die „Times“ meldet, nahm der Verwaltungsrath die Abdankung Villard's als Präsidenten, aber nicht als Mitglied des Verwaltungsrathes an. Es wurde ihm ein Jahresgehalt von 10 000 D. für die Zeit, während welcher er im Amte gewesen, bewilligt.

Die Eisenbahnen Venezuela's.

Einem von der Regierungsdruckerei in Washington veröffentlichten interessanten Berichte des Consuls Beach in Puerto Cabello entnehmen wir nach dem „Amer. Railw. Journal“ folgenden Auszug:

Die erste in Venezuela gebaute und in Betrieb gesetzte Eisenbahn wurde in Puerto Cabello begonnen und führte westwärts auf dem 1—2 Meilen breiten nahezu horizontalen Landstreifen entlang, der vom Meerbusen von Triest (einer Ausdehnung des Caraibischen Meeres) und einem der Andenzüge gebildet wird und durch Abschwemmungen von den Bergen und Anschwemmungen der See entstanden ist.

Bei Projectirung der Bahn wurde beabsichtigt und erwartet, dass dieselbe eine Länge von ca. 70 Miles haben und ein oder zwei Binnenstädte berühren sollte. Vermöge der Ebenheit des Terrains und der sandigen Beschaffenheit des Bodens waren die Erdarbeiten weder schwierig, noch kostspielig. Ungefähr 10 Meilen Bahn wurden auch in Betrieb gesetzt und einige Monate erhalten. Dann stellten sich indessen finanzielle Verlegenheiten ein, und bald gingen die Züge überhaupt nicht mehr. Die Schienen wurden wieder aufgenommen und verschifft, und zur Zeit erinnert an das Unternehmen nur noch die Perspectiv-Linie des mit dichtestem Unterholz schon wieder überwucherten früheren Schienenweges.

Von Tucacas, einem Städtchen 30 Miles westlich von Puerto Cabello, nach den Kupferbergwerken von Aroa, 55½ Miles in südwestlicher Richtung, errichtete eine englische Gesellschaft im Jahre 1870 eine 2'spurige Bahn hauptsächlich zu Zwecken des Bergwerk-Betriebes. Liess auch die topographische Beschaffenheit des Landes fast die Verfolgung der Luftlinie bei diesem Bau zu, so traten bei letzterem doch im Uebrigen mannigfache und theilweise sehr ansehnliche Hindernisse hervor. Auf einer grossen Strecke des Weges befanden sich Bäume von bedeutender Höhe und ein dichtes, 20—30' hohes Urwald-Unterholz. Die Natur der Hindernisse machte es nöthig, Vermessung und Bauausführung gemeinsam auszuführen, und die Bahnlinie wurde zuweilen durch den Compass bestimmt, indem man den Leuten folgte, welche das Terrain für den Bahnkörper freilegten. Schädliche Dünste schlimmer Art, giftige Schlangen, zahlreiche Tiger und andere wilde Thiere waren den Arbeitern gefährlich. Der fruchtbare Boden war so von Wurzeln durchzogen, dass das Ebenen des Weges sehr schwierig wurde. Dagegen waren nur einige kleine Flüsse zu überbrücken, deren grösster eine Spannweite von 90' erforderte. Brücken, Schienen und selbst Telegraphenstangen sind aus Eisen. Das Gleis scheint solide construirt zu sein und die Wagen laufen sehr glatt. Auf 23 Meilen von Tucacas macht die Bahn eine Steigung von 150'; nahe dem westlichen Endpunkt, wo dieselbe an die Berge herantritt, d. h. 50 Meilen von Tucacas ab, erhöht sich die Steigung auf 600' und macht besonders construirte Locomotiven erforderlich. Die Bahn hat 9 Stationen, oder vielmehr blosse Haltestellen, mit Ausnahme des Ausgangspunkts Tucacas mit einer Bevölkerung von 1 200 Seelen und des eigentlichen Endpunktes für den allgemeinen Verkehr La Luz, einer Stadt von 3 000 Einwohnern, 50½ Meilen vom Anfangspunkt entfernt.

Die Güterwagen der Bahn haben eine Tragkraft von 100—120 Ctr. und die Personenwagen sind für 30 Passagiere eingerichtet. Der Frachtverkehr besteht hauptsächlich in Kupferblöcken, doch ist auch der Transport von Kaffee und ähnlichen Erzeugnissen zeitweise nicht unbedeutend, welche letzteren Waaren hauptsächlich von der 60 Miles hinter La Luz liegenden, mit diesem Orte durch eine Fahrstrasse verbundenen Stadt Barquisimeto (2 000 E.) herkommen. Der Personenverkehr der Bahn ist sehr gering.

Seit einigen Jahren ist man damit beschäftigt, eine Eisenbahn von 3½' Spur von La Guira nach Caracas zu bauen. Die Entfernung auf Fusswegen über die dazwischen liegenden Berge beträgt nur 8 Miles, die Eisenbahn wird aber, wegen der nothwendigen Windungen 22 Miles lang werden. Caracas liegt 2 600' über der See bei La Guira; der höchste zu berührende Punkt über die zwischenliegenden Berge ist 3 000' und von diesem Punkte fallen beide Seiten in gleicher Weise mit 3½ % Neigung in mehrfachen Contrecurven von 140' Radius ab.

Das Nordende der Bahn, deren Bau von La Guira aus angefangen wurde, ist vor mehr als einem Jahre bereits fertig gestellt und wird zu Material-Transporten benutzt, an dem übrigen Theil wird jetzt so thätig gebaut, dass die Betriebseröffnung auf der ganzen Strecke bis 1. Juli 1884 zu erwarten ist. An diesem Tage soll auch die Eröffnung der internationalen Ausstellung in Caracas erfolgen.

Messungen für andere Bahnlinien haben ebenfalls bereits stattgefunden und ein kleiner Anfang zur Herstellung des Bahnkörpers einer Linie zwischen Puerto Cabello und Valencia ist gemacht, Entfernung etwa 40 Miles, mit zwischenliegender Bergsteigung von 1 800'.

Literatur.

Der **Gothaische Hofkalender** nebst dem **gräflichen** und **freiherrlichen Taschenbuch,** diese längst als unentbehrlich anerkannten Orientirungsmittel über die Genealogie und den Personalstand der regierenden Häuser, über die fürstlichen Familien und die hohe Aristokratie Europas, sowie über die Staats-, Militär-, Finanz- und statistischen Verhältnisse der ganzen civilisirten Welt, sind soeben für das Jahr 1884 von der bewährten Verlagshandlung von Justus Perthes in Gotha ausgegeben worden.

Die Vollständigkeit wie die Correctheit dieser Daten empfehlen den Kalender wiederum als Nachschlagebuch für den Diplomaten, den Staatswirth, den Kaufmann, den Gelehrten und Jedermann, der sich für das politische und wirthschaftliche Leben der Gegenwart interessirt. Bezüglich der statistischen Angaben wollen wir speciell darauf aufmerksam machen, dass der Almanach in möglichst knapper übersichtlicher Form die neuesten Daten über Areal, Bevölkerung und deren Bewegung, Finanzen, Armee, Handel und Verkehrsmittel der verschiedenen Länder der Erde enthält.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Berichtigungen.

Weichsel-Eisenbahn-Verband. Im Nachtrag V zu Heft II des Weichsel-Eisenbahn-Verband-Tarifs vom 1. December/19. November 1880 — gültig vom 27./15. October 1883 — sind nachstehende Druckfehlerberichtigungen vorzunehmen.

Der Rubelfrachtsatz
für Wapniarka ist auf 117,46
und der
für Katerinowka „ „ 119,74
abzuändern.

Die hierdurch erhöhten Frachtsätze treten erst mit dem 16./4. Februar cr. in Kraft.

Danzig, den 4. Januar 1884. (78J)
Die Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der Verband-Verwaltungen.

II. Güterverkehr.

Im **Süddeutsch-Italienischen Verbande** treten mit Gültigkeit vom 20. d. M. folgende Frachtsätze in Kraft:

Nach den Stationen	Nördlich Chiasso: Sumach 5 000 kg pro Wagen	Nördlich Chiasso: Sumach 10 000 kg pro Wagen	Nördlich Chiasso: Wein 7 000 kg pro Wagen	Nördlich Pino: Sumach 5 000 kg pro Wagen	Nördlich Pino: Sumach 10 000 kg pro Wagen	Nördlich Pino: Wein 7 000 kg pro Wagen
A.	Frachtsätze pro Tonne in Francs					
Ludwigshafen / Mannheim	32,75	30,55	36,20	29,55	27,57	33,78
im Verkehre mit den unter B. genannten Stationen.						
B.	südlich Chiasso			südlich Pino		
Von den Stationen:						
Genua P. C.	—	—	—	12,65	10,84	10,33
S. Benigno	—	—	—	13,12	11,35	10,84
S. Limbania	—	—	—	13,09	10,71	10,30
Sampierdarena	—	—	—	12,40	10,63	10,12
Savona Letimbro	—	—	—	14,03	11,94	11,43
Savona Marittima	—	—	—	14,60	12,51	12,00
Venedig S. Lucia	17,70	13,36	14,47	—	—	—
Venedig Marittima	17,76	13,42	14,53	—	—	—
sämmtlich im Verkehr mit Ludwigshafen und Mannheim.						

Strassburg, den 31. December 1883.
Die geschäftsführende Verwaltung des Deutsch-Italienischen Verbandes via Gotthard,
Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (79)

Belgisch- und Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Unter Bezugnahme auf den Schlusssatz unserer Bekanntmachung vom 15. November v. Js. bringen wir zur Kenntniss, dass die Seehafen-Ausnahmetarife vom 1. Januar 1883 cfr. Nachtrag III zu Tarifheft II des Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandes und Nachtrag VIII bezw. IX zum Tarifheft II des Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandes für den Verkehr mit den Hafenplätzen und Oesterreichischen Stationen bis auf Weiteres in Gültigkeit verbleiben, während diejenigen für Ungarische Stationen, cfr. Seite 15—25 des Nachtrags II. bezw. die Nachträge 9 und 10 zu Tarifheft III des Niederländisch - Oesterreichisch - Ungarischen Verbandes mit dem Ende des Jahres 1883 ausser Wirksamkeit treten.

Köln, den 4. Januar 1884.

Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (80)

Am 15. Februar d. J. treten die im Ausnahmetarife für die Beförderung von rohem und roh bearbeitetem Holze im **Hannover-Magdeburg - Oesterreichischen Verbandstarife** vom 1. Januar 1880 enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Rakonitz-Protiviner Staatseisenbahn ausser Kraft. Die vom 15. Februar d. J. ab bei diesen Stationen etwa noch aufgegebenen Holztransporte nach den zu dem genannten Eisenbahnverbande gehörigen Stationen sind bis auf Weiteres indirect abzufertigen.

Dresden, am 2. Januar 1884.

Königl. Generaldirection der Sächs. Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (81)

Mit dem 15. Februar cr. treten zufolge Kündigung der Böhmischen Westbahn die directen Frachtsätze für den **Verkehr zwischen diesseitigen Stationen des Nassauischen Gebietes und der Linie Frankfurt-Bebra und der Rakonic - Protiviner Bahn** ohne Ersatz durch neue Sätze ausser Kraft.

Vorkommende Transporte sind von da ab auf eine indirecte Abfertigung angewiesen.

Frankfurt a/M., den 3. Januar 1884.

Königliche Eisenbahn-Direction. (82)

Hessische Ludwigsbahn. Wir bringen hiermit zur Kenntniss, dass am 15. Februar k. Js. die im **Böhmisch-Bayerisch-Hessischen Tarif** vom 1. Juni 1882, im Mährisch-Böhmisch-Mannheimer Tarif vom 15. December 1882 und im Gustavsburger Tarif No. 2 vom 1. Mai 1881, sowie den zu diesen drei Tarifen erschienenen Nachträgen enthaltenen Frachten für die Stationen der Rakonitz-Protiviner Staatsbahn ohne Ersatz erlöschen.

Mainz, den 30. December 1883.

In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Special-Direction. (83)

Am 15. Februar d. J. treten die in Theil III des **Sächsisch-Oesterreichischen Verbands-Tarifs** und Nachträgen I bis III enthaltenen Frachtsätze für die Stationen der Rakonitz-Protiviner Staatseisenbahn ausser Kraft. Die nach diesem Tage bei oder nach diesen Stationen aufgegebenen Transporte sind indirect abzufertigen.

Dresden, am 2. Januar 1884. (84)

Königliche Generaldirection der Sächs. Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Die unterm 16. Januar v. Js. publicirte Bestimmung, nach welcher mit Wirkung bis ult. December 1883 im diesseitigen Bahnbereich bei Verladung von Langholz auf einem Paar Schemel- oder Kuppel-Wagen die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Holz des Specialtarifs II für das wirkliche Gewicht der Sendung in minimo jedoch für 10 000 kg in Anwendung zu bringen waren, behält bis auf Weiteres Giltigkeit. Die gleiche Frachtberechnung gelangt von jetzt ab auch bei Zusammenladung von Langholz und kürzeren Hölzern für das Gesammtgewicht der Ladung zur Anwendung.

Berlin und Hamburg den 3. Januar 1884.

Die Direction. (85)

Für Station Bebra sind im Verkehr mit Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) vom 1. Januar 1884 ab in verschiedenen Relationen ermässigte Entfernungen bezw. Frachtsätze zur Einführung gekommen, worüber bei den betreffenden Expeditionen das Nähere zu erfahren ist. (86)

Frankfurt a./M., den 2. Januar 1884.

Namens der betheiligten Verwaltungen: Kgl. Eisenbahn-Direction.

K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Mit 20. Januar 1884 treten zum Tarife für den **Berlin-Sächsischen Verband** die Nachträge VI zu den Heften 1 und 3 in Kraft, welche neue und geänderte Frachtsätze mit den Stationen Reichenberg (S. N. D. V. B.), Dresden, Leipzig, Görlitz, Zeitz, Zittau etc. enthalten.

Exemplare dieser Nachträge erliegen in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit.

Wien, am 31. December 1883. (87)

Die Direction der K. K. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Zum Tarife für den **Stettin-Berlin-Bayerischen** Verbandsgüterverkehr tritt am 15. Januar d. J. der Nachtrag X in Kraft. Derselbe ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 5. Januar 1884. (88)

Kgl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung.

Am 15. Januar l. J. gelangt der Nachtrag VII zum Tarif für den **Magdeburg-Bayerischen Verbandsgüterverkehr** zur Einführung, welcher veränderte und neue Frachtsätze, sowie Berichtigungen enthält. Die erhöhten Frachtsätze im Verkehre zwischen Halle und Pocking treten erst am 1. März 1884 in Kraft. Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Expeditionen zu erlangen.

Dresden, am 5. Januar 1884. (89)

Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

An Stelle der im **Staatsbahn - Gütertarif** vom 1. Januar 1881 für Station Bebra des Directionsbezirks Frankfurt a/M. einerseits und Stationen des Directionsbezirks Berlin andererseits enthaltenen Entfernungen bezw. Frachtsätze, treten mit Gültigkeit vom 1. Januar 1884 ab die im Staatsbahn-Gütertarif Berlin-Erfurt für Station Bebra enthaltenen niedrigeren Tarifsätze.

Ferner kommen mit Gültigkeit vom vorgenannten Tage ab für Station Bebra im Verkehr mit Stationen des Directionsbezirks Bromberg in verschiedenen Relationen ermässigte Entfernungen zur Einführung.

Näheres ist bei den betreffenden Expeditionen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 31. December 1883.

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction. (90)

Zu dem Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks **Frankfurt a/M. einerseits** und Stationen der **Oberschlesischen Eisenbahn andererseits** vom 1. Juni 1883 kommt mit Gültigkeit vom 15. Januar 1884 ab der Nachtrag II zur Einführung. Derselbe enthält neben einigen Berichtigungen, Ergänzungen der Special-Bestimmungen zum Betriebs-Reglement und Aufhebung der Frachtsätze für Frankenstein O/S., ferner anderweite Entfernungen bezw. Frachtsätze für Station Bebra, sowie Frachtsätze für die in den directen Verkehr einbezogene Station Heinersdorf und für die Haltestellen Karschau und Kurtwitz der Oberschlesischen Eisenbahn.

Die Aufhebung der Frachtsätze für Frankenstein O/S. sowie die bei Station Bebra eintretenden Aenderungen, welche auch in einzelnen Relationen Erhöhungen enthalten, sind bereits früher publicirt.

Der Tarifnachtrag ist durch die Expeditionen käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist.

Frankfurt a/M., den 31. December 1883.

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction. (91)

Mit dem 1. Januar k. Js. treten für die **Beförderung von rohen Steinen** im Verkehre zwischen den Hessischen Odenwaldstationen der Linie Höchst-Neustadt-Eberbach und unseren Bahnhöfen in Frankfurt, Hanau und Wiesbaden ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Die Expeditionen unserer genannten Stationen ertheilen nähere Auskunft.

Frankfurt a/M., den 29. December 1883.

Königliche Eisenbahn-Direction. (92)

Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn-Gesellschaft. Mit Gültigkeit vom 1. Januar cr. ist für den diesseitigen **Localverkehr** ein neuer ermässigter Ausnahmetarif für Oberschlesische Steinkohlen und Cokes in Kraft getreten. Hierdurch gelangen der Tarif vom 1. Juli 1882 nebst Nachtrag I, sowie die von uns unterm 24. August 1883 No. VI 3698 publicirten Frachtsätze für Oels transito zur Aufhebung. Exemplare des neuen Tarifes sind durch die Versandstationen zu beziehen.

Breslau, den 5. Januar 1884.

Direction. (93)

Für den **Transport Oberschlesischer Steinkohlen und Cokes** von diesseitigen Stationen nach den Stationen der Oels-Gnesener- und Posen-Creuzburger Eisenbahn und Station Wilhelmsbrück nebst Louisenhof der Breslau-Warschauer Eisenbahn sind mit Gültigkeit vom 1. Januar cr. neue theilweise ermässigte Tarife an Stelle der Tarife vom 25. August 1883 in Kraft getreten. Exemplare sind durch die Versandstationen zu beziehen.

Breslau, den 5. Januar 1884.

Direction der Rechte Oder-Ufer Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (94)

Am 15. Januar 1884 treten für den Transport von Gütern des **Specialtarifs III** zwischen der Station **Grunewald** der Berliner Ringbahn einerseits und den Stationen Bautzen, Berbersdorf, Bischheim, Demitz, Grimma (ober. u. unter. Bahnhof), Meissen, Schmölln bei Bischofswerda, Sohland, Taubenheim und Wurzen andererseits directe Frachtsätze in Kraft, welche bei den betheiligten Güter-Expeditionen zu erfahren sind.

Dresden, am 3. Januar 1884.

Königliche General-Direction der Sächsischen Staats-Eisenbahnen.
von Tschirschky. (95)

Die im Gütertarife zwischen Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Berlin und solchen des Eisenbahndirectionsbezirks Erfurt, giltig vom 1. Januar 1884 ab, enthaltenen Sätze zwischen **Guntershausen** und **Dresden, Görlitz** und **Zittau** kommen vom gleichen Tage an auch für die gleichnamigen Stationen der Königlich Sächsischen Staatsbahn im Mitteldeutschen Verbande zur Anwendung, insoweit nicht

im letzteren Verbande bereits niedrigere Sätze bestehen.

Dresden, am 31. December 1883. (96)

Kgl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Zum Güter-Tarifhefte 5 des **Westdeutschen Verbandes** ist ein vom 1. Januar 1884 gültiger Nachtrag herausgegeben, enthaltend anderweite Bestimmungen über die Frachtberechnung nach und von den Elsass-Lothringischen Grenz-Uebergangs-Punkten. Derselbe kann in den Expeditionen eingesehen, daselbst auch käuflich bezogen werden.

Hannover, den 31. December 1883.

Kgl. Eisenbahn-Direction. (97)

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Die Bad. Station Karlsdorf wird vom 15. Januar l. J. ab in den **Badisch-Württembergischen Güterverkehr** einbezogen.

Karlsruhe, den 6. Januar 1884. (98)

Generaldirection.

Vom 1. Januar 1884 neuen Styls wird die Station Hohenlimburg des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld in die Tabelle II des Ausnahmetarifs No. 6 des Theils II des Gütertarifs des **Deutsch-Mittelrussischen Eisenbahnverbandes** aufgenommen.

Ab Schnittpunkt westlich kommen die bezüglichen Frachtsätze der Station Letmathe des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld zur Anwendung.

Bromberg, den 31. December 1883.

Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (99J)

Mit dem 15. Januar 1884 tritt zum **Preussisch-Bayerischen Verbandtarif** der Nachtrag III in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Neue Frachtsätze für die Station Dillingen der Bayerischen Staatsbahnen.
2. Ermässigte Frachtsätze für die Stationen Kufstein und Simbach.
3. Neue resp. ermässigte Frachtsätze für Lichtenfels.
4. Ermässigte Frachtsätze der Stückgutclasse und der Classe A 2 für Driesen-Vordamm, Friedeberg, Mühlhausen, Nakel, Schönlanke und Weissenhöhe.
5. Druckfehlerberichtigung.

Exemplare des Nachtrags können durch Vermittelung unserer sämmtlichen Billet-Expeditionen sowie der Verbandstationen der übrigen Verbandsverwaltungen käuflich bezogen werden.

Bromberg, den 28. December 1883.

Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (100J)

Weichsel-Eisenbahnverband. Vom 27/15. December a. pr. ab sind die im Nachtrag III sowie im Nachtrag IV zu Heft II des **Weichsel-Eisenbahnverband-Tarifs** vom 1. December/19. November 1880 — gültig vom 9. April/28. März bezw. vom 1. August/20. Juli 1883 — enthaltenen Frachtsätze für den Getreideverkehr zwischen Ungeni trans. und Danzig von 100,77 Rubel 61,03 ℳ auf 96,69 Rubel 59,73 ℳ und zwischen Ungeni trans. und Neufahrwasser von 100,77 Rubel 62,59 ℳ auf 96,69 Rubel 61,24 ℳ pro Wagenladung ermässigt worden.

Danzig, den 4. Januar 1884.

Die Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, Namens der Verbandverwaltungen. (101J)

Mit 1. Februar 1884 treten folgende Nachträge in Kraft:

a) Im **Galizischen Gemeinschaftsverkehre** Nachtrag V zum Tarif vom 1. Mai 1881.

b) Im **Galiz.-Ungar. Gemeinschaftsverkehre** Nachtrag I zum Tarife vom 15. Juli 1883.

c) Im **Galiz.-Oest.-Böhmischen Gemeinschaftsverkehre**

1. Nachtr. II z. Tarifhefte 1 v. 1. Juni 1883,
2. Nachtr. II z. Tarifhefte 2 „ „ „ „
3. Nachtr. II z. Tarifhefte 3 „ „ „ „

Die obigen Nachträge können bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 10. Januar 1884.

Die Verband-Verwaltungen. (102)

Privilegirte Oesterreichisch-Ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft. Die bereits publicirten Tarife Theil II Heft 1 für den Eil- und Frachtgüter-Transport im Verkehre zwischen den gesellschaftlichen Oesterreichischen Stationen einerseits und den gesellschaftlichen Ungarischen Stationen andererseits, sowie Theil III Heft 1 für den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahn-Verband treten erst mit 1. Februar 1884 in Kraft; dagegen beginnt die Wirksamkeit des neuen Localtarifs Theil II Heft 4 für den Eil- und Frachtgüterverkehr der gesellschaftlichen Oesterreichischen Binnenstationen unter einander bereits mit 1. Januar 1884. (103 R.M.)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungs-Bahn. Für **Kalktransporte** wird von Eisenbrod nach Reichenberg transit 14 Tage nach erfolgter Publikation für die Dauer bis Ende December 1884 im Reclamationswege bei Auflieferung von

5 000 kg der Frachtsatz von 23,1
10 000 „ „ „ „ 15,3

Kreuzer pro 100 kg und Nachlass des Portozuschlages gewährt.

Wien, am 31. December 1883. (104)

K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien. Die gefertigte Direction verlautbart in einem besonderen Verzeichnisse die im Local-Verkehre der Westlichen Staatsbahnen vom 1. Januar bis Ende December 1884 für specielle Artikel in einzelnen Relationen giltigen Ausnahme-Frachtsätze.

Exemplare dieses Verzeichnisses liegen bei allen Bahnbetriebsämtern und Stationen sowie bei der Direction (commercielle Abtheilung) zur Einsicht auf und können von den genannten Dienstes-Stellen zu dem festgesetzten Preise von 15 ₰ pro Exemplar käuflich bezogen werden.

Wien, am 20. December 1883. (105)

K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb.

K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien. Mit 1. Januar 1884 gelangt ein Nachtrag I zu dem vom 1. Juli 1883 giltigen Tarif Theil II „Besondere Bestimmungen und Gebühren-Tarife für den Eil- und Frachtgüter-Transport etc.“ und ein Nachtrag II zum Kilometerzeiger für die Westlichen Staatsbahnen zur Hinausgabe.

Nachtrag I zu dem Tarif-Theil II enthält:

a) Allgemeine Bemerkungen,
b) Bestimmungen und Tarife für den Verkehr auf den Linien der Rakonic-Protiviner Staatseisenbahn;
c) Aenderungen und Ergänzungen des Theil II und
d) Berichtigungen.

Nachtrag II zum Kilometerzeiger enthält:

a) Kilometerzeiger für den Verkehr auf der Rakonic-Protiviner Staatseisenbahn;
b) Aenderungen der Distanzen der Linie Wittmannsdorf-Gutenstein im Verkehre mit den übrigen Stationen der Westlichen Staatsbahnen;
c) Berichtigungen.

Wien, im December 1883. (106)

K. K. priv. Böhmische Nordbahn. Für die Ueberführung roher Baumwolle in ganzen Wagenladungen von Tetschen/Bodenbach Landungsplatz nach der Bachheibl'schen Fabriksrampe in der Station Tetschen lassen wir widerruflich bis ult. 1884 eine Gebühr von 3,5 kr. pro 100 kg zur Einhebung bringen.

Prag, am 3. Januar 1884.

Generaldirection. (107)

Rumänische Eisenbahnen. Am 2. Januar 1884 tritt Nachtrag V zu Theil II des Localgütertarifs in Kraft.

Bukarest, den 1. Januar 1884. (108)

Rumänische Eisenbahnen. Am Tage der Eröffnung der Linie Titu-Tirgovesti tritt Nachtrag V zum Local-Güter-Tarif in Kraft.

Bukarest, den 28. December 1883. (109)

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. Zum Tarif für den directen Personen- und Gepäckverkehr mit der Berlin-Hamburger Bahn vom 1. Januar 1875 ist ein vom 10. Januar d. J. ab gültiger Nachtrag XXXIV erschienen, welcher Tarifsätze zwischen Hamburg (K. D. und St.) einer- und Wedel andererseits enthält.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Personen-Expeditionen.

Altona, den 3. Januar 1884. (110)

Die Direction.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. In den directen Personenverkehren mit unseren Anschlussbahnen tritt mit sofortiger Giltigkeit nachstehende Bestimmung in Kraft:

Ein Retour- oder Rundreisebillet, mit welchem eine Fahrpreis-Ermässigung verbunden ist, ist zur Rück- resp. Weiterreise nur für diejenige Person giltig, welche mit demselben die Reise begonnen hat.

P. Wartenberg, den 2. Januar 1884.

Direction. (111)

Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt. Die am 4. December v. J. für den allgemeinen Güterverkehr in Wagenladungen eröffnete Haltestelle Seebach wird als solche am 5. Januar 1884 auch für den Personenverkehr eröffnet. Von diesem Tage ab kommen directe Billets mit Ballstedt, Dachrieden, Eisenach, Erfurt, Gotha, Gr. Gottern, Langensalza, Mühlhausen und Silberhausen-Dingelstädt zu den an den Billetschaltern angegebenen Preisen zur Ausgabe. Die Annahme und Abfertigung von Reisegepäck nach und von der Haltestelle Seebach findet nicht statt und treten in dieser Beziehung die im Thüringer Verbande bestehenden Bestimmungen in Kraft.

Bis auf Weiteres werden in Haltestelle Seebach die Züge No. 190, 191, 192, 194, 195, 196 und 197 zur Aufnahme bezw. zum Absetzen von Passagieren anhalten.

Erfurt, den 3. Januar 1884. (112)

Königliche Eisenbahndirection.

IV. Eisenbahn-Effectenverkehr.

Braunschweigische Eisenbahn. In Gemässheit der Amortisationsbedingungen sind am heutigen Tage unter Leitung eines öffentlichen Notars von den von uns emittirten 4½ pCt. Prioritätsobligationen die nachstehend verzeichneten Obligationen zum 1. April d. Js. durch das Loos zur Amortisation bestimmt:

a) 13 Stück à 3 000 ℳ.

No. 57 110 180 305 321 406 441 526 600 705 788 925 1068.

b) 28 Stück à 1 500 ℳ.

No. 1177 1196 1304 1413 1576 1628 1723 1724 1738 1827 1874 2009 2029 2103 2137 2145 2276 2455 2543 2685 2961 2739 2971 3235 3316 3466 3475 3495.

c) 107 Stück à 300 ℳ.

No. 3692 3697 3799 3962 4013 4023 4115 4241 4288 4289 4412 4471 4576 4577 4816 4976 5055 5085 5122 5379 5439 5440 5530 5641 5716 5800 5812 5832 6046 6185 6280 6375 6392 6549 6562 6771 6816 6868 6890 7028 7056 7142 7151 7202 7207 7383 7387 7457 7600 7605 7652 7807 7894 7928 7929 8077 8225 8255 8376 8630 8716 8719 8940 9066 9166 9238 9272 9515 9812 9815

9871 10102 10146 10188 10198 10229 10230 10248 10263 10294 10421 10598 10633 10739 10740 10784 10813 10877 11028 11044 11074 11129 11183 11316 11425 11460 11549 11579 11801 11802 11833 11920 11941 12239 12333 12351 12390.

Die Inhaber dieser Obligationen werden hierdurch aufgefordert, dieselben vom 1. April 1884 ab, mit welchem Tage die Verzinsung aufhört, unter Beifügung der dazu gehörigen Talons und der nicht fälligen Zinscoupons einzuliefern

in Braunschweig bei unserer Hauptcasse oder dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn,

in Berlin bei dem Bankhause Mendelssohn & Comp. oder der Berliner Handelsgesellschaft

und daselbst den Nennwerth der Obligationen nebst den Stückzinsen vom 1. Januar bis 31. März cr. in Empfang zu nehmen.

Der Betrag der etwa fehlenden Coupons wird am Capitalbetrage der Obligationen gekürzt.

Zugleich bringen wir in Erinnerung, dass die nachbezeichneten, in den früheren Jahren ausgeloosten und bereits aus der Verzinsung gefallenen Obligationen bislang nicht präsentirt worden sind:

Ausloosung pro 1880. No. 2796 à 1 500 ℳ. No. 9618 à 300 ℳ.

Ausloosung pro 1881. No. 6903 10296 à 300 ℳ.

Ausloosung pro 1882. No. 2687 à 1 500 ℳ. No. 4302 6753 6906 9206 à 300 ℳ.

Ausloosung pro 1883. No. 601 à 3 000 ℳ. No. 1856 1885 2079 2531 à 1 500 ℳ. No. 7998 8257 à 300 ℳ.

Zur Vermeidung fernerer Zinsverluste werden die Inhaber dieser Obligationen an deren Einsendung wiederholt erinnert.

Braunschweig, den 2. Januar 1884.

Direction (113)
der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.

Eutin - Lübecker Eisenbahngesellschaft. Bei der am 29. d. Mts. in Gegenwart zweier Notare erfolgten Ausloosung von 31 Obligationen unserer 4 procentigen Prioritäts - Anleihe vom Jahre 1882 sind die nachfolgenden Nummern ausgeloost worden:

Litr. A.
No. 69 274
446 509 545
781 1217 1329
1346 . . . . 9 St. à ℳ 1 000 = ℳ 9 000

Litr. B.
No. 254 270
319 378 560
852 1123 1124
1616 . . . . 9 „ à „ 500 = „ 4 500

Litr. C.
No. 270 287
512 514 533
534 669 928
966 2042 2323
2342 2603 . 13 „ à „ 100 = „ 1 300

31 St. = ℳ 14 800

Die ausgeloosten Obligationen werden am 1. Juli 1884 nach Wahl der Inhaber in Frankfurt a/M. bei den Herren von Erlanger & Söhne, in Oldenburg bei der Oldenburgischen Landesbank und bei der Oldenburgischen Spar- und Leihbank, in Lübeck bei der Commerzbank, in Schwerin bei der Mecklenburgischen Bank eingelöst.

Von den im vorigen Jahre gezogenen Nummern derselben Anleihe sind bis jetzt zur Einlösung nicht präsentirt:

Litr. C. No. 298 und 349.

Alle durch Amortisation bis heute eingelösten Obligationen sammt den dazu gehörigen noch nicht fälligen Coupons nebst Talon sind unter notarieller Assistenz verbrannt worden.

Im Interesse der Besitzer von Obligationen unserer alten 5 procentigen Anleihe vom Jahre 1871 machen wir noch darauf aufmerksam, dass zur Vermeidung fernerer Zinsverluste die betreffenden Obligationen zur Einlösung zu präsentiren sind.

Eutin, den 31. December 1883.

Der Verwaltungsrath (114 H & V)
der Eutin-Lübecker Eisenbahngesellschaft.

Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft. Bei der heute unter notariellem Beistande vorgenommenen 5. Ausloosung der zu amortisirenden Obligationen der Prioritäts-Anleihe unserer Gesellschaft vom Jahre 1876 sind folgende Nummern gezogen:

Littera A zu 3 000 ℳ 162 568 784 820 945 948.

Littera B zu 2 000 ℳ 1090 1785 1815 1852 1873 2114 2159 2161 2351.

Littera C zu 1 000 ℳ 2763 2913 3277 3373 3376 3427 3472 3604 3650 4089 4194 4540 4592 4603 5000 5071 5150.

Littera D zu 500 ℳ 5605 5889 6398 6420 6709 6747 6791 6873 6901 6928 7280 7621 7713 7822 7943 8000 8338 8362 8371 8513 8573 8681 8953 9005 9314 9403 9749 9995 10308 10473 10520 10716 10776 10807 11159 11327.

Die Auszahlung des Nennwerthes dieser Obligationen findet vom 1. Juli d. J. ab bei der Hauptcasse unserer Gesellschaft auf dem hiesigen Bahnhofe an allen Wochentagen von 10 bis 12 Uhr Vormittags, sowie bei der Norddeutschen Bank in Hamburg, der Berliner Handelsgesellschaft und der Direction der Discontogesellschaft in Berlin und dem Bankhause M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M. gegen Einlieferung der Obligationen nebst Talons und Zinscoupons No. 18 bis 20 statt.

Von früheren Ausloosungen der Prioritätsobligationen sind zur Einlösung noch nicht präsentirt:

a) von der 3. Ausloosung (2. Januar 1882) Littera D. 6554 7433.

b) von der 4. Ausloosung (2. Januar 1883)
Littera A. 61.
„ B. 1269.
„ C. 3417 3912 4086.
„ D. 6744 9161.

Die eingelösten Obligationen nebst dazu gehörigen Coupons und Talons sind unter notarieller Assistenz verbrannt worden.

Lübeck, den 3. Januar 1884.

Die Direction. (115)

Thüringische Eisenbahn - Gesellschaft. Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 4. August 1882, betreffend den Umtausch der Stammactien Lit. B Serie A der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft (Gotha-Leinefelde) wird die Frist, innerhalb welcher diese Actien nach Massgabe des Vertrages vom 29. October 1881, betreffend den Uebergang des Thüringischen Eisenbahn-Unternehmens auf den Preussischen Staat — Ges.-S. pro 1882 S. 36 — zum Umtausch gegen Staatsschuldverschreibungen der vierprocentigen consolidirten Anleihe einzureichen sind, bis ult. März 1884 (incl.) mit der Massgabe verlängert, dass eine weitere Fristverlängerung nicht erfolgen wird, und die Inhaber der bis zu diesem Zeitpunkte nicht präsentirten Actien den Anspruch auf den Umtausch derselben gegen Staatsschuldverschreibungen verlieren, die feste Rente nur bis zum Eintritt des Liquidations-Verfahrens beziehen und in diesem nur den auf ihre Actien entfallenden Antheil am Liquidationserlöse zu gewärtigen haben werden.

Erfurt, den 1. September 1883.

Königl. Eisenbahn-Direction. (116)

V. Submissionen.

Eisenbahn-Directions-Bezirk Erfurt. Zur Verdingung der Herstellung, Anlieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues für die Verbreiterung der Eisenbahnbrücke über die Hörsel auf Bahnhof Eisenach ist öffentlicher Submissionstermin auf

Donnerstag, den 24. Januar 1884
Vormittags 11 Uhr

in unserem Geschäftslocale in Erfurt, Gartenstrasse 1, angesetzt.

Das Submissionsformular und die Bedingungen können gegen Einsendung von 50 ₰ vom unterzeichneten Büreau bezogen, und die Projectzeichnungen mit statischen Berechnungen und Gewichtsermittelungen daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen, in beschränkter Zahl auch gegen weitere Einzahlung von 1 ℳ übersandt werden.

Die Offerten sind verschlossen mit der Aufschrift:

„Offerte auf Eisenconstruction zur Hörselbrücke bei Eisenach“

bis zu dem bezeichneten Termin einzureichen.

Bautechnisches Büreau. (117

Main-Neckar-Eisenbahn. Schwellenlieferung. Die Anlieferung von 2 000 lfd. Meter Langschwellen von Eichenholz soll an den Wenigstnehmenden durch Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen können gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ von dem Haupt-Magazinsverwalter dahier bezogen werden.

Angebote sind frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift „Langschwellenlieferung“ versehen bis zum 14. l. Mts., Vormittags 10 Uhr an denselben einzusenden.

Die Schwellen sollen bis längstens Ende Februar l. J. zur Anlieferung gelangen.

Darmstadt, den 2. Januar 1884. (118)

Der Ober-Betriebsinspector.
Gessner.

Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt. Die Lieferung von 284 Stück Achsen mit Rädern und 568 Stück Tragfedern zu Güterwagen soll im Submissionswege vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingungen werden gegen Francoeinsendung von 1,50 ℳ für Achsen und 1,50 ℳ für Federn durch den Bureauvorsteher, Eisenbahnsecretär Boye, portofrei abgegeben.

Offerten sind bis zu dem am
Sonnabend, den 19. Januar d. J.,
Mittags 12 Uhr,
anstehenden Termine portofrei an unterzeichnetes Bureau, Neuegasse 29/33, einzureichen.

Erfurt, den 5. Januar 1884. (119)

Maschinentechnisches Bureau.

VI. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt. Die in den Haupt- etc. Werkstätten des diesseitigen Bezirks zu Tempelhof, Cottbus, Gotha, Erfurt und Hoyerswerda vorhandenen Altmaterialien als: Achswellen, Radgestelle, Schmelz-, Guss-, Schmiedeeisen, Drehspähne, Schienenabfälle, Roststäbe, Radreifen, Kupfer, Rothmetall, Federstahlbruch, Zinkelectroden, 50 unbrauchbare Schraubstöcke u. s. w. sollen im Submissionswege verkauft werden.

Bezügliche Offerten sind bis zum
22. Januar cr., Vormittags 9 Uhr

an das unterzeichnete Bureau, Neue-Gasse 29/33, frankirt, verschlossen und mit entsprechender Aufschrift versehen, einzureichen.

Die Bedingungen nebst speciellem Verzeichniss der zum Verkauf gestellten Materialien können von dem Bureauvorsteher Eisenbahnsecretär Boye, gegen freie Einsendung von 50 ₰ Copialien portofrei bezogen werden.

Erfurt, den 3. Januar 1884. (120)
Maschinentechnisches Bureau.

Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt. Wir beabsichtigen
ca. 662 000 kg alte ausrangirte Schienen und Schienenenden verschiedener Profile,
ca. 3 250 kg alte ausrangirte Herzstücke,
ca. 42 600 kg div. ausrangirtes Kleineisenzeug,
ca. 900 kg altes Zinkblech und
ca. 550 kg altes Blei
im Submissionswege zu verkaufen und haben zu diesem Behufe Termin auf

Dienstag, den 22. Januar Vormittags 9 Uhr
anberaumt.

Verkaufsbedingungen nebst Verzeichniss der zum Verkauf gestellten Materialien können in der Calculatur des hiesigen Betriebsamtes eingesehen und von derselben gegen Einsendung von 50 ₰ Copialiengebühren bezogen werden.

Erfurt, den 31. December 1883. (121)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 4 1884.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pranumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beig[illegible]

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 [illegible]

Commissionär für den Buchhan[illegible]
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berl[illegible]

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 12. Januar 1884.

Dieser Nummer liegt No. 1 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Combinirbare Rundreise-Billete.

Anknüpfend an den in No. 60 dieser Zeitung (Jahrg. 1883) veröffentlichten Aufsatz können wir mittheilen, dass die im Vereine (nach erfolgter Annahme der Anträge der Württembergischen Staatsbahn bezw. der Commission) fortgesetzten Verhandlungen über die rubricirte Angelegenheit nunmehr zu einem vorläufigen Abschlusse gelangt sind, indem die geschäftsführende Direction des Vereins die von der Breslauer und der Wiener Generalversammlung beschlossenen „Bestimmungen über die Ausgabe von combinirbaren Rundreise-Billeten" nebst den von der Commission für Angelegenheiten des Personenverkehrs festgestellten Ausführungsvorschriften an die Vereinsverwaltungen vertheilt hat.

Für unsere Leser werden die folgenden Mittheilungen über die am 1. Juni c. (mit dem Beginn der Sommerfahrplan-Periode) ins Leben tretende Einrichtung von Interesse sein.

Jede Vereinsverwaltung bezeichnet der geschäftsführenden Direction des Vereins sowie allen übrigen Vereinsverwaltungen diejenigen ihrer Strecken, mit denen sie in den Rundreise-Verkehr des Vereins einzutreten beabsichtigt. Sie ist verpflichtet, in den Rundreise-Verkehr auch noch andere ihrer Strecken einzubeziehen, wenn solches von anderen Verwaltungen verlangt wird und das Verlangen — Mangels einer Einigung der Parteien — von der in diesem Falle zur endgiltigen Entscheidung berufenen Commission für Angelegenheiten des Personenverkehrs als berechtigt anerkannt wird. Die durch schriftliche Correspondenz nicht erledigten Meinungsverschiedenheiten hierüber sind bis zum 15. F e b r u a r c. bei der geschäftsführenden Direction des Vereins anzumelden, welche das Erforderliche zur Herbeiführung der Entscheidung der Commission veranlasst.

Das hiernächst festzustellende, die Ausgabestellen, die Länge der Couponstrecken, die Aufenthaltsstationen und Fahrpreise und die Transportbestimmungen (letztere, soweit für das Publikum von Interesse) enthaltende Generalverzeichniss sämmtlicher Couponstrecken wird von der geschäftsführenden Direction des Vereins vervielfältigt und unter Beigabe einer Karte, auf der die einzelnen Couponstrecken in Uebereinstimmung mit dem Verzeichnisse (zur Erleichterung der Aufsuchung der betreffenden Strecken im Verzeichnisse) nummerirt sind, an die Vereinsverwaltungen vertheilt, auch zum Verkauf an das Publikum bereit gehalten.

Sofern zur Verbindung einer Rundreise die Benutzung einer kleineren zwischenliegenden Dampfschiffstrecke nothwendig ist, kann ein Coupon für letztere seitens der interessirten Verwaltung in das Verzeichniss ihrer Couponstrecken aufgenommen werden. Ausserdem ist es den dabei interessirten Verwaltungen gestattet, in dieses Verzeichniss auch solche, die Rundtour zu schliessen bestimmte (Gebirgs-) Strecken — jedoch ohne Entfernung und ohne Preisangabe — aufzunehmen, welche auf L a n d w e g e n (nicht per Eisenbahn) zurückgelegt werden. Für die Beförderung des Reisenden und seines Gepäcks auf den letztbezeichneten Strecken, für welche auch die Kosten in dem Billetpreise nicht mitenthalten sind, übernimmt aber die Eisenbahnverwaltung keine Verpflichtung.

Die in Gemässheit des Generalverzeichnisses anzufertigenden Coupons werden für I., II. und III. Wagenclasse ausgegeben. Die Farben der Coupons sind

für die I. Classe g e l b,

für die II. Classe und den 1. Dampfschiffplatz g r ü n,

für die III. Classe und den 2. Dampfschiffplatz b r a u n,

während die Verbindungscoupons für die vorerwähnten, auf Eisenbahnen nicht zurückzulegenden (Gebirgs-) Strecken ohne Rücksicht auf die Wagenclasse, auf welche der Billetumschlag lautet, auf r o t h e m Papier hergestellt werden. Von der geschäftsführenden Direction sind an alle Verwaltungen Musterbillets versandt worden, denen die anzufertigenden Billets etc. in Bezug auf Papier, Druck, Farbe und Format g e n a u entsprechen müssen.

Jeder Verwaltung bleibt überlassen, ob und welche Ermässigung der gewöhnlichen Fahrpreise sie für ihre in Betracht kommenden Couponstrecken zugestehen will.

Eine Taxermässigung für Kinder wird in der Weise gewährt, dass ein Kind über 4 Jahre und bis zu 10 Jahren den halben Preis zahlt. Das betreffende Billet wird auf allen Coupons als Kinderbillet durch Aufdrückung des Stempels „Kind" gekennzeichnet. Je zwei Kinder in dem bezeichneten Alter werden auf e i n ganzes Billet der betreffenden Wagenclasse befördert. Kinder unter 4 Jahren, die ihre Stelle auf ihrer Angehörigen Plätzen mit finden, sind taxfrei.

Mit Ausnahme des zulässigen Handgepäcks wird Freigepäck auf combinirte Rundreise-Billete nicht gewährt. Directe Abfertigung des Reisegepäcks kann nur nach solchen Stationen verlangt werden, für welche directe Gepäcktaxen bestehen. Der Reisende ist verpflichtet, sein Gepäck an der Zollgrenze selbst revidiren zu lassen. Die Bahnverwaltungen übernehmen keine

Verantwortlichkeit für die Folgen der Nichtbeachtung dieser Vorschrift.

Die combinirbaren Billete werden nur in den Sommermonaten (vom 1. Mai bis 30. September — pro 1884 jedoch, wie schon erwähnt, erst vom 1. Juni ab —) verkauft. Die Zusammensetzung von Couponheften kann nur für solche Rundreisen verlangt werden, welche einschliesslich der weiter oben erwähnten etwa mit einbezogenen Dampfschiffstrecken eine oder mehrere in sich geschlossene und zusammenhängende Rundreisen von zusammen mindestens 600 km bilden, wobei jedoch die Ausgangsstation vor Vollendung der Reise nicht wieder berührt werden darf. Die etwa in das Rundreisebillet ohne Preis mit aufzunehmenden Verbindungs-Coupons für solche (Gebirgs-) Strecken, welche nicht mit der Eisenbahn zurückgelegt werden (von denen weiter oben die Rede gewesen ist), werden in die Entfernung nicht mit eingerechnet. Billete zur Hin- und Rückfahrt über die gleichen Linien werden nicht abgegeben, wohl aber können einzelne Strecken doppelt befahren werden, doch dürfen solche doppelt befahrene Strecken nicht über ein Viertel der Entfernung der ganzen Rundreise ausmachen, es sei denn, dass die verbleibende wirkliche Rundreise immer noch 600 km umfasst, in welchem Falle die Ueberschreitung jenes Viertels zulässig ist.

Die Giltigkeitsdauer der Billete beträgt 35 Tage, den Tag der Abstempelung mitgerechnet. Die Giltigkeit erlischt um Mitternacht des auf der Vorderseite bezeichneten 35. Tages. Eine Verlängerung findet unter keinen Umständen statt, ebensowenig kann eine Taxrückvergütung für nicht ausgenutzte Billete verlangt werden. Auch im Falle des Verlustes eines Billetes oder der Nichtausführung eines Theils der Fahrt aus irgend welchem Anlass, für welchen die Eisenbahnverwaltungen nicht verantwortlich sind, findet eine Rückvergütung für die nicht benutzten Coupons nicht statt.

Mit Rücksicht auf die Umständlichkeit der Ausfertigung kann die Verabfolgung der combinirten Billete während der gewöhnlichen Billetausgabezeit nicht verlangt, vielmehr bei den Ausgabestellen nur innerhalb der von den betreffenden Verwaltungen durch Anschlag am Schalter bekannt gemachten Geschäftsstunden beansprucht werden.

Am Orte der Ausgabestelle sind die combinirten Billete mindestens 4 Amtsstunden vor Abgang des betreffenden Zuges zu bestellen, während auswärtige Bestellungen so zeitig bei den Ausgabestellen eingehen müssen, dass den letzteren für die Ausfertigung der Billete die vorbezeichneten 4 Amtsstunden — vom Eingang der Bestellung an gerechnet — verbleiben.

Die Bestellung muss schriftlich (unter Benutzung eines hierfür bestimmten Formulars) erfolgen, nur ausnahmsweise kann von der Befolgung dieser Vorschrift abgesehen werden.

Die combinirten Billete sind persönlich und nicht übertragbar. Das Billet kann daher zur Reise stets nur von derjenigen Person benutzt werden, welche mit demselben die Reise begonnen hat. Das Zugrevisions- und Stations-Personal ist in zweifelhaften Fällen berechtigt, behufs Feststellung der Identität des Reisenden von dem letzteren die Wiederholung seiner auf der Aussenseite des Umschlags vor Antritt der Reise zu gebenden Namensunterschrift zu fordern und der Reisende ist verpflichtet, diesem Verlangen zu entsprechen.

Die combinirten Billete berechtigen zur Benutzung aller fahrplanmässigen Züge mit entsprechender Wagenclasse. Wünscht der Reisende mit einem Billet II. oder III. Classe streckenweise eine höhere Wagenclasse zu benutzen, so hat er die nach den internen Bestimmungen der betreffenden Bahn nöthigen Zusatzbillete zu lösen.

Es ist gestattet, in ein und demselben Rundreisebillet Coupons verschiedener Wagenclassen für einzelne Strecken zu vereinigen, jedoch hat in solchem Falle der Billet-Umschlag auf die niedrigste in dem Billet enthaltene Wagenclasse zu lauten.

Fahrtunterbrechung kann auf den im Billet genannten Coupons- und Aufenthalts-Stationen ohne weitere Förmlichkeit stattfinden. Ausserdem kann sich der Reisende innerhalb jeder Couponstrecke einmal an beliebiger Station gegen Bestätigungs-Vermerk durch den Stations-Vorstand aufhalten. Der Aufenthalt bei jeder Unterbrechung der Reise ist innerhalb der Giltigkeitsdauer des Billets nicht beschränkt.

Der Reisende ist verpflichtet, auf jede Aufforderung des Bahnpersonals das Billet vorzuzeigen. Jeder einzeln vorgezeigte Coupon wird als ungiltig betrachtet und zurückgezogen, wenn der Reisende nicht gleichzeitig auch die übrigen Billettheile nebst Umschlag, welche für die noch zu durchfahrenden Strecken bis zur Ausgangsstation in seinen Händen sein müssen, vorweisen kann.

Die Fahrt kann nach Wahl in der einen oder anderen Richtung (auch von einer auf einer Couponstrecke belegenen Zwischenstation aus) angetreten werden, die Reise muss jedoch in der einmal eingeschlagenen Richtung durchgeführt werden, widrigenfalls die ausser dieser Reihenfolge befindliche Coupons gleichwie einzelne Coupons als ungiltig betrachtet werden. —

An die vorstehenden, wesentlich auch das Publikum berührenden Mittheilungen schliessen wir noch das Folgende:

Zu sehr eingehenden Verhandlungen gab die Frage Anlass, welchem Systeme (dem der festen oder der Blanco-Coupons) der Vorzug zu geben, oder ob ein, beide Formen der Ausgabe vereinigendes gemischtes System als zweckmässiger zu betrachten sei.

In der Commission machte sich die Mehrheit aller Stimmen zu Gunsten der Auffassung geltend, dass das System der festen Coupons so wesentliche Vorzüge vor dem Blanco-Systeme besitze, dass das erstere nur dann verlassen werden sollte, wenn sich der praktischen Durchführbarkeit desselben unüberwindliche Schwierigkeiten entgegenstellten. Es wurde anerkannt, dass solche Schwierigkeiten z. B. dadurch geschaffen werden könnten, dass die Verwaltungen eine zu grosse Zahl von Couponstrecken anmelden würden, für welche dann bestimmungsgemäss auf allen Ausgabestellen Coupons für alle Wagenclassen vorräthig gehalten werden müssten, wenn nicht — auf Anrufung der Parteien — durch Beschluss der Commission für Angelegenheiten des Personenverkehrs die Anzahl der aufzulegenden Coupons eingeschränkt werden sollte.

Um über diese Frage Gewissheit zu erhalten, hatte die geschäftsführende Direction des Vereins im Circularwege die Vereinsverwaltungen ersucht, ihr — lediglich zu Informationszwecken und ohne dass hierdurch das Recht der Verwaltungen beschränkt werden sollte, bei späterer definitiver Anmeldung Abänderungen an dem Verzeichniss vorzunehmen — ein Verzeichniss derjenigen ihrer Couponstrecken mittheilen zu wollen, mit denen sie in den Rundreiseverkehr des Vereins einzutreten beabsichtigten.

Diesem Ersuchen war bereitwilligst entsprochen worden und es konnte als Ergebniss der Umfrage der geschäftsführenden Direction constatirt werden, dass ca. 700 verschiedene Couponstrecken demnächst zur Anmeldung kommen würden.

Wenngleich nun die Commission die ursprünglich gehegten Befürchtungen, dass eine zu grosse Zahl von Coupons anzufertigen sei, hiernach nicht vollkommen bestätigt fand, so glaubte sie doch auf Grund eingehender Erörterung der in Betracht kommenden Gesichtspunkte sich dahin entscheiden zu müssen, dass, wenn auch grundsätzlich an dem System der festen Coupons festzuhalten sei, sich dennoch als angemessene Ergänzung dieses Systems die Zulassung von Blanco-Coupons neben den festen Coupons empfehle.

Nach den weiteren Vereinbarungen soll eine jede Verwaltung für die von ihr angemeldeten Couponstrecken (Eisenbahnstrecken, Dampfschiff- und die schon erwähnten auf Landwegen zurückzulegenden — Gebirgs- — Strecken) feste Coupons herzustellen und zur Abgabe an die übrigen Verwaltungen vorräthig zu halten verpflichtet sein, während es dem freien Ermessen der an der Ausgabe combinirbarer Coupons sich betheiligenden Verwaltungen überlassen bleiben soll, für welche der in den Rundreiseverkehr des Vereins einbezogenen Strecken sie feste Coupons requiriren will. Dieser Freiheit der Entschliessung auf der einen Seite ist jedoch die als durchaus nothwendig erachtete Verpflichtung der Debitverwaltungen auf der anderen Seite gegenübergestellt worden, für diejenigen Strecken, für welche sie feste Coupons nicht aufzulegen wünscht, den eventuellen Bedürfnissen des Reiseverkehrs durch Requirirung und Vorhaltung von Blanco-Coupons (die ebenfalls von jeder Verwaltung für ihre Strecken zu liefern sind) zu entsprechen, in denen Serie, Preis, Strecke und Aufenthaltsstationen handschriftlich (mit Dinte) einzutragen sind.

Wenn in die Rundreise Strecken einbezogen werden, für welche feste Coupons nicht aufliegen, so kann für mehrere dieser Strecken, sofern dieselben ein und derselben Verwaltung angehören und unmittelbar auf einander folgen, ein Blanco-Coupon ausgefertigt werden.

Als ein Missbrauch der durch die zugelassene Verwendung von Blanco-Coupons geschaffenen Einrichtung wurde bezeichnet, wenn derartige Coupons auch für solche Strecken dauernd ausgefertigt würden, die besonders häufig in dem Rundreiseverkehre benutzt werden. Einem solchen Missbrauch ist durch Aufnahme einer Bestimmung in die Ausführungsvorschriften begegnet worden, welche der die Coupons liefernden Verwaltung das Recht verleiht, zu verlangen, dass für solche Strecken feste Coupons von ihr requirirt und seitens der betreffenden Debitverwaltungen zum Verkauf aufgelegt werden. Mangels einer Einigung der Parteien entscheidet über einen solchen Anspruch endgültig die Commission für Angelegenheiten des Personenverkehrs.

Aus dem Bericht über die Bauausführungen und Beschaffungen der Preussischen Staatsbahnen

während des Zeitraumes vom 1. October 1882 bis dahin 1883.

Aus diesem in No. 1 (S. 6) bereits erwähnten Bericht des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, welcher unterm 18. December v. J. dem Abgeordnetenhause zuging und den Raum von

99 Druckseiten umfasst, theilen wir hinsichtlich der einzelnen Bahnbauten folgende Notizen mit, welche einen interessanten Ueberblick über die Eisenbahn-Bauthätigkeit des Staats in den letzten Jahren gewährt. Zu leichterer Uebersicht unterscheiden wir: A. für den Betrieb eröffnete Bahnen; B. in Bau begriffene Bahnen; C. fest beschlossene Projecte.

A. für den Betrieb eröffnete Bahnen und zwar I. für Staatsrechnung.

Aus den Bewilligungen des Gesetzes vom 17. Februar 1868 zu diversen Zwecken ist noch ein Betrag von rot. 382 744 *M.* vorhanden, welcher voraussichtlich zur Abwickelung noch schwebender Processe hinreicht.

Bezüglich der Bewilligungen des Gesetzes vom 11. Juni 1873 ist speciell anzuführen:

a) bei Berlin-Wetzlar (1879 dem Betrieb übergeben) sind noch einige Differenzen endgültig zu erledigen und werden von dem verbliebenen Bestande 939 873 *M.* hierzu ausreichen, so dass weitere 2 000 000 *M.* als definitiv erspart gelöscht werden können, nachdem von dem bewilligten Betrage ersparte 8 400 000 *M.* bereits durch den Staatshaushaltsetat 1881/82 gelöscht sind.
b) bei Oberlahnstein-Reichsgrenze bei Sierk (seit 15. Mai 1879 im Betrieb) betrugen die bewilligten Mittel schliesslich 69 750 000 *M.* und wird angenommen, dass von dem noch verbliebenen Bestand (ad 1 370 915 *M.*) mindestens 500 000 *M.* sich werden ersparen lassen.
c) bei Hanau-Friedberg (15. October 1881 vollständig dem Betrieb übergeben) ist ein Bestand von 446 225 *M.* erspart, der zur Bestreitung der Ausgaben aus noch schwebenden Differenzen verwendet werden soll. Dagegen sind die von Grossh. Hessischen Gemeinden zu leistenden Beiträge von etwa 120 000 *M.* (Gesetz vom 14. August 1867) dem Baufonds noch nicht zugeflossen, was demnächt veranlasst werden soll.
d) bei Godelheim-Northeim (Ottbergen-Northeim am 15. Januar 1878 dem Betrieb übergeben) verblieb ein Bestand von 89 834 *M.*, welcher ev. noch Ausgaben für einen zur Zeit schwebenden Process zu übernehmen hat.
e) bei Welwer-Dortmund (15. März 1876 in Betrieb genommen) können 100 000 *M.* als definitiv erspart gelöscht werden, weil die noch verbleibenden 38 922 *M.* die etwa noch bevorstehenden Ausgaben aus abzuwickelnden Differenzen decken werden.
f) bei Harburg-Hannover wurden nach dem Gesetz vom 29. März 1879 7 969 000 *M.* Restbetrag auf die unter b und d aufgeführten Bahnen übertragen und ist deren Abrechnungs-Abwickelung massgebend; für Harburg-Hannover ist sie erledigt.
g) bei der Fischbachthalbahn (Betriebseröffnung am 15. October 1879, für die Abzweigung in das Trenkelbachthal am 21. April 1881) können 100 000 *M.* als definitiv erspart gelöscht werden, da die weiter verbleibenden 135 610 *M.* für die schwebende Ausgleichung von Differenzen hinreichend sind.
h) Schlussstrecke der Berliner Verbindungsbahn Schöneberg-Charlottenburg (am 15. November 1877 in Betrieb genommen) ist in ihrem Baufonds endgültig zum Abschluss gebracht worden. 1 500 000 *M.* Restbestand wurden bereits durch den Staatshaushalt 1881/82 gelöscht und bleiben noch 94 474 *M.* zu löschen.

Gesetz vom 14. Juni 1874:

1. Bei Hanau-Offenbach (in 1875 und 76 dem Betrieb übergeben) wird der Bestand des Baufonds ad 204 281 *M.* ausreichen.
2. bei Tilsit-Memel (Herbst 1875 für den Betrieb eröffnet) wird ebenfalls der Restbestand von 185 308 *M.* genügen.

Gesetz vom 17. Juni 1874:

1. Bei Insterburg-Prostken (1878 und 79 in Betrieb gesetzt) wurden im Etat pro 1881/82 6 600 000 *M.* als definitiv erspart gelöscht und da der Rest von 543 314 *M.* zur Begleichung schwebender Differenzen ausreicht, können weitere 600 000 *M.* als definitive Ersparniss gelöscht werden.
2. bei Jablonowo-Laskowitz (1878 und 79 eröffnet) wurden 3 000 000 *M.* pro 1881/82 definitiv gelöscht; der Rest von 267 123 *M.* erscheint hinreichend zur Abwickelung, weshalb weitere 500 000 *M.* gelöscht werden können.
3. bei Posen-Schneidemühl nach Belgard, Rügenwalde und Stolpmünde (gleichfalls in 1878/79 eröffnet) wurden 18 300 000 *M.* bereits pro 1881/82 gelöscht; weitere 500 000 *M.* können gleichfalls als erspart gelöscht werden, weil der Rest von 912 058 *M.* für die weiteren Verpflichtungen ausreichen wird.
4. bei Dittersbach-Glatz (15. October 1880 eröffnet) waren 2 000 000 *M.* bereits gelöscht und können weitere 500 000 *M.* noch als Ersparniss gelöscht werden; der verbleibende Rest ad 112 186 *M.* genügt für die Schlussregulirungen etc.
5. bei Cassel-Waldkappel (Betriebseröffnung 1. December 1879 und 15. März 1880) wurden gleichzeitig 5 500 000 *M.* abgesetzt, wozu gegenwärtig noch 500 000 *M.* zu löschender definitiver Ersparniss treten; 457 675 *M.* werden die Rückstände etc. ausgleichen können.
6. bei Dortmund nach Oberhausen resp. Sterkrade nebst Zweigbahnen (in 1879/80 in Betrieb genommen) wurde 1 000 000 *M.* abgesetzt, wozu jetzt noch weitere 3 000 000 *M.* definitiver Ersparniss treten; zur Bestreitung von Differenzen etc. bleiben noch 353 022 *M.* übrig. Die Zechen Hugo und Graf Moltke haben bis ultimo 1888 noch Vorschüsse von 87 475 *M.* zurückzuerstatten.

Nach dem Gesetz vom 9. Juli 1875 wurden die unvollendeten Linien Pommersche Centralbahn und Berliner Nordbahn angekauft, fertig gestellt und für den Betrieb eröffnet; es wurden hierbei

1. bei der Pommerschen Centralbahn Wangerin-Konitz späterhin 3 000 000 *M.* gelöscht, nachdem die Linie Mai 1878 völlig dem Betriebe übergeben worden; nunmehr werden noch weitere 300 000 *M.* als definitiv erspart und löschbar bezeichnet, weil ein Bestand von 319 875 *M.* voraussichtlich für Ausgleichungen etc. genügt.
2. bei der in 1878 völlig in Betrieb gestellten Berliner Nordbahn Berlin-Neubrandenburg-Stralsund sollen 24 000 *M.* gelöscht werden und ein Restbestand von 51 749 *M.* für Nachtragsausgaben u. s. w. genügen.

Was die am 7. Februar und 15. Mai 1882 eröffnete Berliner Stadtbahn (Gesetze vom 20. März 1874 und 26. Juni 1878) anlangt, constatirt der Bericht eine bisherige Ausgabe-Ueberschreitung um 746 323 *M.*, auf welche die Finanzverwaltung indessen einen Betrag von 470 000 *M.* erstattet hat, während der Rest (durch abnorme Grunderwerbskosten herbeigeführt) noch zu decken bleibt.

Gesetz vom 7. März 1880: Die Linie Cölbe-Laasphe konnte am 19. März 1883 für Wagenladungen und am 2. April für vollen Verkehr eröffnet werden, und dürfte der disponibel bleibende Rest von 302 425 *M.* zur Deckung der noch rückständigen Kosten etc. hinreichen.

Die Bahnbauten auf Grund der später erlassenen Gesetze sind erst theilweise dem Betrieb übergeben, und lassen wir diese zunächst folgen:

Gesetze vom 9. März und 18. December 1880:

a) Güldenboden-Mohrungen, am 1. November 1882 eröffnet, lässt noch einen disponiblen und wahrscheinlich ausreichenden Betrag von 655 949 *M.* und die am 15. August 1883 eröffnete Fortsetzung Mohrungen-Allenstein einen gleichen Restbetrag von 555 104 *M.* übrig.
b) Thorn-Marienburg (135 km) nebst Abzweigung Cornatowo-Culm (17 km) wurde in ihrer ganzen Länge am 15. August 1883 dem Verkehr übergeben; von den bewilligten Geldmitteln sind 3 478 864 *M.* noch zur Bestreitung der rückständigen Ausgaben etc. verfügbar und werden ausreichen.
c) bei Schneidemühl-Dtsch. Crone, seit 1. November 1881 im Betrieb, wird ein verfügbarer und anscheinend hinreichender Ausgaberest von 105 854 *M.* aufgeführt.
d) bei Hirschberg-Schmiedeberg, am 15. Mai 1882 in Betrieb genommen, wird der verbleibende Restbetrag von 125 249 *M.* voraussichtlich nicht in vollem Umfang zur Deckung der Restausgaben erforderlich sein.
e) bei Reil-Traben, am 21. März 1883 in Betrieb genommen, sind 71 430 *M.* und bei
f) Wengerohr-Berncastel, am 1. Juni 1883 eröffnet, 22 841 *M.* als verfügbar und für die rückständigen Ausgaben ausreichend angegeben.
g) bei Emden-Oldenburgische Grenze auf Jever nebst Abzweigung Georgsheil-Aurich, am 15. Juni 1883 in ganzer Länge für den Betrieb eröffnet (88,39 km), bleibt noch ein verfügbarer Rest des Baucapitals von 781 734 *M.*, welcher zur Deckung der noch abzuwickelnden Ausgaben als hinreichend angesehen wird; der Abschluss des Baufonds ist nicht vor dem 1. April 1885 zu erwarten.

Bei den vorstehend und weiter aufgeführten Linien sind übrigens die von Interessenten aufgebrachten Zuschüsse im Bericht aufgeführt.

Gesetz vom 25. Februar 1881.

a) Konitz-Laskowitz konnte am 15. August 1883 in Betrieb genommen werden; zur völligen Fertigstellung etc. sind 2 793 036 *M.* noch disponibel und ausreichend.
b) Stralsund-Bergen mit Trajectverbindung nach Rügen wurde am 1. Juli 1883 in Betrieb genommen; der zur Deckung der Restausgaben muthmasslich nicht ganz erforderliche Restbetrag beläuft sich auf 485 034 *M.*
c) Blumenberg-Wanzleben-Seehausen-Eilsleben (in den beiden Endstrecken von zusammen 18 km im October 1882 für Wagenladungen eröffnet) wurde nach Fertigstellung der 7,31 km langen Reststrecke Klein-Wanzleben und Seehausen in ihrer ganzen Länge am 1. September 1883 für vollen Verkehr eröffnet. Der verfügbare Baucapitalrest von 451 008 *M.* erscheint ausreichend.

B. Die ganz oder theilweise noch im Bau befindlichen Strecken sind:

1. Plaue-Ritschenhausen, wovon die Theilstrecke Suhl-Grimmenthal vorläufig als Secundärbahn am 20. December 1882 dem Verkehr übergeben wurde. Von dem über 3 000 m langen Brandleite-Tunnel sind erst etwa 5/6 im Vollausbruch und nicht ganz 2/3 in voller Tunnelmauerung ausgeführt; von zwei kleineren Tunneln ist der eine nahezu ganz, der andere zur Hälfte fertig. Die 180 zu erbauenden Brücken und Durchlässe sind fast vollendet, zwischen Plaue und Gehlberg mit dem Verlegen des Oberbaues begonnen und 7 km Geleise fertig gestellt. Die Betriebseröffnung auf der ganzen Bahn ist für den Herbst 1884 in Aussicht genommen. Von dem Restbetrag ad 13 006 522 M. wird sich in Folge Wegfalles des Baues von Erfurt bis Plaue ein nicht unerheblicher Theil ersparen lassen.
2. Walburg-Gross-Almerode. Die Theilstrecke Walburg-Epterode konnte bereits im Frühjahr 1883 dem Betrieb für Güter in Wagenladungen übergeben werden, während die Reststrecke in Folge wiederholter Terrainrutschungen vor aussichtlich erst im Frühjahr 1884 eröffnungsfähig sein wird. Durch die zur Beseitigung dieses Uebelstandes aufgewendeten Kosten wird der Rest der Bausumme (ad 28 787 M.) um etwa 120 000 M. überschritten werden.

Nach Gesetz vom 25. Februar 1881 wird gebaut:

3. Allenstein-Mehlsack-Kobbelbude mit Zweigbahn Mehlsack-Braunsberg. Das Bauterrain ist noch nicht vollständig überwiesen, die Erdarbeiten sind auf 106 km und von 261 kleineren Brücken und Durchlässen die Anzahl von 252 Stück fertig. Die drei grösseren Brücken sind nahezu fertig und von 13,3 km bereits verlegtem Oberbau sind 11 km betriebsfähig. Die Fertigstellung der Strecke Gutstadt-Kobbelbude ist zum 15 August 1885 in Aussicht genommen, während die Theilstrecken Allenstein-Gutstadt und Braunsberg-Mehlsack nicht vor 1. November 1884 in Betrieb genommen werden können. Der Capitalbestand von 7 002 550 M. erscheint zur Vollendung der Bahn ausreichend.
4. Allenstein-Ortelsburg-Johannisburg (dasselbe Gesetz); die 45 km lange Theilstrecke Allenstein-Ortelsburg konnte am 1 November 1883 eröffnet werden, während die Betriebsaufnahme auf der Reststrecke bis Johannisburg für 1. November 1884 in Aussicht genommen wird. Die Planumsarbeiten sind nahezu fertig, der Oberbau bis Olschienen (ab Ortelsburg) vorgestreckt, 78 kleine und eine grosse Brücke völlig fertig, die Brücke über den Rudczannycanal im Unterbau vollendet und 4 kleine Brücken begonnen. Der Rest des Baucapitals ad 4 387 785 M. dürfte für die Fertigstellung voraussichtlich ausreichen.
5. Zollbrück-Bütow (dasselbe Gesetz), 48 km lang, wovon 44 km in den Erdarbeiten fertig und 4 in der Ausführung begriffen sind. Sämmtliche Brücken und Durchlässe sind fertig bis auf eine grössere Brücke über die Kamenz, bei welcher der eiserne Ueberbau in der Ausführung begriffen ist. Auf 28 km ist der Oberbau bereits betriebsfähig hergestellt; die Betriebseröffnung wird auf den 15. August 1884 in Aussicht genommen. Der Bestand von 1 479 972 M. wird voraussichtlich zur Fertigstellung ausreichen.
6. Call-Schleiden-Hellenthal (dasselbe Gesetz): Der Unterbau ist im Wesentlichen fertig gestellt und Anfangs September 1883 mit dem Vorstrecken des Oberbaues von Call aus begonnen worden. Die Inbetriebsetzung wird für die ersten Monate 1884 in Aussicht genommen. Der Restbetrag des Baucapitals von 933 758 M. wird ausreichen.
7. Gerolstein-Prüm (dasselbe Gesetz): Die Verkehrseröffnung wurde nach dem Stande der Arbeiten bei Schluss der Berichtsperiode auf Ende 1883 angenommen. Auch hier dürfte der Restbestand ad 1 530 426 M. zur Vollendung hinreichen.

Nach Gesetz vom 15. Mai 1882 sind in Bau:

8. Hohenstein-Schöneck-Berent: Das specielle Project ist festgestellt, Ausführung der Erdarbeiten und kleinen Brücken sowie Durchlässe in Angriff genommen. Die Specialprojecte für 2 grössere Brücken sind in Arbeit; Geldbestand ist noch 3 718 650 M.
9. Jatznick-Ueckermünde: Die Betriebseröffnung wird voraussichtlich im Spätsommer 1884 stattfinden; verfügbar ist noch der Betrag von 1 344 851 M.
10. Liegnitz-Goldberg: Der Grunderwerb ist eingeleitet und mit den Erdarbeiten begonnen worden. Mitbenutzung der Chausseen wird nicht stattfinden. Der Geldbestand beträgt noch 1 336 530 M.
11. Oberröblingen-Querfurt: Die Inangriffnahme der Bauarbeiten erfolgte im August 1883; verfügbares Capital 935 377 M.
12. Wernigerode-Ilsenburg: Im Frühjahr 1883 wurde mit der Bauausführung begonnen und die Betriebseröffnung ist im Sommer 1884 zu erwarten. Noch vorhandenes Baucapital 611 219 M.
13. Scharzfeld-Lauterberg nach St. Andreasberg: Die Bauarbeiten konnten erst auf einer Theilstrecke begonnen werden, jedoch wird die Betriebseröffnung vielleicht zu Sommer 1884 erfolgen. Bestand des Baucapitales ist 938 855 M.
14. Wabern-Wildungen wird ebenfalls zu Sommer 1884 in Betrieb genommen werden können; verfügbar sind noch 881 758 M.
15. Westerburg-Hachenburg: Der Staatsbeitrag beträgt 65 000 M., das noch verfügbare Baucapital 2 165 271 M. Der Bau ist begonnen.
16. Prüm-St. Vith-Montjoie-Rothe Erde mit Abzweigung nach Malmedy: staatsseitiger Zuschuss 500 000 M., Total des Baucapitales 14 517 495 M. Die Theilstrecke Rothe Erde-Montjoie ist im September 1883 in Bauangriff genommen.

C. Feste Projecte, deren Bauausführung noch nicht begonnen hat.

Nach Gesetz vom 25. Februar 1881:

1. Hadamar-Westerburg, die speciellen Vorarbeiten sind theilweise beendigt. Verfügbares Baucapital sind 1 592 667 M., wovon die Hessische Ludwigsbahn 400 000 M. à fonds perdu gezahlt hat.
2. Altenkirchen-Hachenburg: Der Grunderwerb ist begonnen und die Inangriffnahme der Bauarbeiten soll bald erfolgen. Capital (incl. 400 000 M. Beitrag von der Hessischen Ludwigsbahn) 1 513 480 M.

Gesetz vom 28. März 1882:

3. Eichicht-Probstzella-Meiningensche Landesgrenze; die Vorbereitungen zum Bauangriff sind getroffen, die speciellen Vorarbeiten beendigt Bestand des Baucapitales 4 969 614 M.

Gesetz vom 15. Mai 1882:

4. Königsberg-Labiau; Baucapital 4 924 000 M. Der Kreis Königsberg hat die gestellten Bedingungen vertraglich übernommen.
5. Johannisburg-Lyk: Die Vorbereitungen zum Bauangriff sind getroffen, Benutzung von Chausseen unthunlich; der Kreis Johannisburg hat durch Vertrag die gestellten Bedingungen übernommen. Capital 4 467 138 M.
6. Greiffenberg-Löwenberg und Greiffenberg-Friedeberg: Das specielle Project ist fertig und hat der landespolizeilichen Prüfung unterlegen. Geldbestand 2 772 020 Mark.
7. Osnabrück-Brackwede: nach Mittheilung der Provinzialbehörden ist der Vertragsabschluss bezüglich der Bedingungen bevorstehend. Baucapital 2 772 000 M.
8. Raeren-Eupen: Die Verhandlungen mit den Interessenten wegen unentgeltlicher Terrainabgabe sind noch nicht abgeschlossen. Baumittel 970 000 M.
9. Abzweigung Walheim-Stolberg: Die gleichen Verhandlungen schweben noch; Mitbenutzung von Chausseen wird nicht eintreten. Capital 1 263 000 M.
10. Ahrweiler-Adenau: Die gleichen Verhandlungen mit dem Kreis Adenau schweben noch; Baucapital 3 560 000 M., staatsseitiger Zuschuss zu den Grunderwerbskosten eventuell 300 000 M.

Nach Gesetz vom 21. Mai 1883:

11. Lauenburg-Oldesloe: Baucapital 9 600 000 M., von den speciellen Vorarbeiten sind die Kartirungsarbeiten begonnen.
12. Deutz-Kalk, 4,3 km, für 2 Geleise auszuführen, wird in Angriff genommen werden, sobald der Wasserstand des Rheins die Fundirung der Ufermauern gestattet; diese Strecke bildet die Verbindung zwischen Deutz-Schiffbrücke (B. M.) und der Deutz-Giessener Bahn bei Kalk. Bewilligtes Baucapital 1 320 000 M.

Die Ausführung der nachstehenden Projecte ist im Gesetz davon abhängig gemacht, dass der Baugrund unentgeltlich und lastenfrei dem Staat zum Eigenthum überwiesen oder die Erstattung sämmtlicher Kosten dafür in rechtsgültiger Form sichergestellt wird.

13. Praust-Zuckau-Carthaus: bewilligtes Capital 3 290 000 M. Kreis Carthaus hat die Erfüllung der Vorbedingungen übernommen.
14. Bromberg-Fordon: Capital 384 000 M.; Kreis Bromberg ist zur Erfüllung der Vorbedingungen aufgefordert worden.
15. Gnesen-Nakel: über Erfüllung der Vorbedingungen, zu welchen hier ein Zuschuss von 180 000 M. tritt, haben die Kreise Schubin und Wirsitz Beschluss gefasst; die anderen Kreise sind entsprechend aufgefordert worden. Capital incl. obigen Zuschusses 5 060 000 M.
16. Bentschen-Meseritz: Der Vertrag ist genehmigt, Baucapital 1 914 000 M.
17. Mittelsteine-Landesgrenze: Der Neuroder Kreis lehnte die Erfüllung der Vorbedingungen ab, dagegen hat sich Graf Magnis als Besitzer der Rübengrube dazu bereit erklärt. Ausserdem ist noch ein Staatsvertrag mit Oesterreich erforderlich. Baucapital 1 080 000 M., Grunderwerbszuschuss des Staates ev. 76 000 M.

18. Quedlinburg-Suderode-Ballenstedt: Die Herzoglich Anhaltische Regierung hat die Vorbedingungen und einen Zuschuss von 100 000 ℳ acceptirt; mit den Gemeinden Quedlinburg und Suderode sind Verträge abgeschlossen und Kreis Aschersleben gestattet die Mitbenutzung der in Frage kommenden Chausseen. Baufonds 1 100 000 ℳ
19. Münster-Rheda-Lippstadt: Die Erfüllung der Vorbedingungen ist formell noch nicht sicher gestellt, steht aber ausser Zweifel. Anlagecapital 3 980 000 ℳ
20. Hemer-Iserlohn: Die Stadt Iserlohn hat sich vertraglich verpflichtet; Baucapital 625 000 ℳ Die speciellen Vorarbeiten unterliegen der landespolizeilichen Prüfung; der Bauangriff erfolgt nächstens.
21. Lennep-Krebsöge-Dahlerau: Die Stadt Lennep übernimmt die Vorbedingungen bezüglich des Grunderwerbes. Das bewilligte Baucapital beträgt 1 270 000 ℳ
22. Solingen-Vohwinkel: Zu den Grunderwerbskosten wird staatsseitig ein Zuschuss von 480 000 ℳ gewährt; die interessirten Gemeinden übernehmen den noch zu deckenden Theil der Grunderwerbskosten. Die bewilligten Baumittel betrugen 2 840 000 ℳ
23. Aprath-Wülfrath: Die Verhandlungen mit der Stadt Wülfrath schweben. Bewilligtes Baucapital 490 000 ℳ
24. Kirchen-Freudenberg: Die Verhandlungen schweben; die Interessenten sollen einen Baukostenzuschuss von 30 000 ℳ leisten, so dass das gesammte Baucapital 1 610 000 Mark beträgt.
25. Altenhundem-Schmallenberg: Baumittel 1 075 000 Mark; die Erfüllung der Vorbedingungen übernehmen die Kreise Olpe und Meschede.
26. Hilchenbach-Erndtebrück (-Raumland) nach Laasphe. Die mit den Communalverbänden angeknüpften Verhandlungen sind noch nicht abgeschlossen. Der Staat gewährt dem Kreise Wittgenstein zu den Grunderwerbskosten einen Zuschuss von 250 000 ℳ Baucapital 7 550 000 ℳ
27. Altenkirchen-Au: Die Verhandlungen wegen formellen Garantiebeschlusses schweben; der Staat bewilligt zu den Grunderwerbskosten 114 000 ℳ Zuschuss. Anlagecapital 3 000 000 ℳ
28. Grünbach-Daaden: Die Bürgermeisterei Daaden hat die Vorbedingungen und einen Zuschuss von 25 000 ℳ übernommen. Baucapital 775 000 ℳ
29. Wengerohr-Wittlich: Die Stadt Wittlich hat sich vertraglich verpflichtet, den Grund und Boden zu stellen. Baucapital 300 000 ℳ

Bauausführungen auf den verstaatlichten Eisenbahnen für Rechnung der Gesellschaften.

A. Eröffnete Strecken betreffend:

a) Blumenberg-Stassfurt (seit 10./8. 1881 in Betrieb) und Sangerhausen-Erfurt (seit 24./10. 1881 in Betrieb); ob von dem noch verfügbaren Rest des Baucapitals von 4 750 591 ℳ Ersparnisse eintreten werden, hängt von dem Project etc. für Umbau des Bahnhofes Erfurt ab.

b) Anschluss der Berlin-Lehrter Strecke an Bahnhof Charlottenburg der Berliner Stadtbahn, seit 15./5. 1882 in Betrieb; der von der ursprünglichen Anschlagssumme noch verfügbar gebliebene Betrag von 185 032 ℳ wird voraussichtlich nicht voll beansprucht werden.

c) Magdeburg-Neustadt-Meitzendorf, eine von der vormaligen Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft projectirte und zum Theil in Bauangriff genommene Strecke, wird vorläufig von der Staatsbahnverwaltung nicht weiter gebaut. Die von der Staatsverwaltung demnächst noch bestrittenen Restausgaben wurden von den dem Baufonds wieder zugeflossenen Rückeinnahmen um 23 060 ℳ überstiegen.

d) Hafenbahn bei Buckau: ein öffentliches Verkehrsinteresse ist für den Bau dieser Anlage nicht anzuerkennen und das Project als aufgegeben anzusehen. Ausgaben hat die Staatsverwaltung nicht geleistet.

e) Herford-Detmold, ultimo 1880 eröffnet; incl. Abwickelung der Bauten etc. wird der Gesammtaufwand sich voraussichtlich auf rund 2 243 600 ℳ belaufen, so dass sich gegen den Voranschlag (2 632 000 ℳ) eine nicht unerhebliche Ersparniss ergeben wird.

f) Zweigbahn Oberhausen-Bottrop, eröffnet 5./3. 1881; zur endgültigen Abwickelung wird ein geringer Betrag genügen, so dass die Ausgabe der Staatsverwaltung insgesammt nur 196 200 ℳ betragen wird, während ihr nach dem Voranschlag der Privatverwaltung noch 338 231 ℳ zur Verfügung blieben.

g) Düsseldorf Rh.-Hörde Rh., in 1879 eröffnet; der Zeitpunkt völliger Abwickelung lässt sich noch nicht bestimmen. Disponibles Baucapital sind noch 566 913 ℳ excl. 20 130 ℳ für inzwischen wieder veräusserte Grundstücke.

h) Duisburg-Quakenbrück: Die Staatsverwaltung hat hier eine Mehrausgabe von 13 073 ℳ vornehmen müssen, welche sich noch um ca 60 000 ℳ erhöhen dürfte.

i) Stolberger Thalbahn eröffnet 15./9. 1881; die endgültige Abwickelung ist für das nächste Jahr zu erwarten, und der Restbetrag (169 513 ℳ) der veranschlagten Gesammtsumme dürfte voraussichtlich nicht ganz erforderlich werden.

k) Löttringhausen-Langendreer, eröffnet 15./12. 1880; mit der Stadt Witten sind noch Verhandlungen über Entwässerungen von Strassenunterführungen, wozu ihr etwa 27 000 ℳ erstattet werden müssen, im Gange. Der noch vorhandene Restbetrag des Anschlags (136 560 ℳ) wird nicht ganz erforderlich sein, um die noch schwebenden Differenzen zu regeln.

l) Bonn-Euskirchen mit Remagen-Ahrweiler: in 1880 eröffnet; die endgültige Abwickelung wird in 1884 beendigt und der Rest des Voranschlags (134 292 ℳ) nicht ganz erforderlich sein.

m) Andernach-Mayen, in 1878 bis 1880 eröffnet; der Gesammtbedarf wird gegen den Voranschlag um rund 49 000 ℳ zurückbleiben.

n) Verbindungsbahn Dortmund Rh.-Dortmund D. Gr. E.; der noch disponible Betrag (15 892 ℳ) wird nur theilweise erforderlich und der Abschluss in Bälde bewirkt werden.

o) Deutz Aussenbhf.-Deutz Innenbhf., 20./9. 1882 eröffnet (0,7 km); wird der noch disponible Betrag ad 18 713 ℳ um ein Geringes überschritten werden.

p) Haufe-Vörde, 1./9. 1882 mit 4,2 km eröffnet; der Restbetrag von 50 858 ℳ wird zur Abwickelung nicht ganz erforderlich sein.

q) Menden-Hemer, 6,7 km, am 1./9. 1882 eröffnet; Mehrausgabe 2 673 ℳ, welche nebst weiteren Mehrausgaben durch Erstattungen etc. Deckung finden werden;

r) Remscheid-Feld (4,4 km) am 1./9. 1883 in Betrieb genommen; der Restbestand von 136 205 ℳ (wovon Stadt Remscheid 30 000 ℳ gezahlt hat) wird voraussichtlich noch aufzuwenden sein.

s) Homberg-Mörs (5,9 km) 1. Januar 1883 eröffnet; der Anschlagsrest von 111 105 ℳ wird muthmasslich nicht ganz erforderlich werden.

B. Noch im Bau begriffene Strecken:

a) Wichlinghausen-Hattingen (22,84 km); die Erdarbeiten sind zum grössten Theil fertig, die Brücken sind vollendet, die beiden Tunnels nahezu desgleichen, die Hochbauten unter Dach und die Geleiseherstellung begonnen. Die Betriebseröffnung wird für 1. April 1884 in Aussicht genommen. Der Anschlagsrest von 2 544 498 ℳ wird wahrscheinlich nicht ganz in Anspruch genommen werden.

b) Bochum-Weitmar (5,5 km), von denen 3,3 km Bochum-Wiemelhausen am 1./11. 1883 für Ladungsverkehr eröffnet werden konnten, wird der Rest baldigst eröffnet werden. Der Rest (376 042 ℳ) der bewilligten Mittel wird voraussichtlich nicht ganz absorbirt werden.

c) Westerwaldbahn Engers-Montabaur-Limburg nebst Abzweigungen: Die Erdarbeiten sind nahezu, die Brücken theilweise, die Tunnels völlig fertig. Von Engers und von Limburg aus wurden Geleise gestreckt; die Fertigstellung wird gegen Ende 1884 bewirkt sein. Der verfügbare Rest von Baumitteln (7 434 592 ℳ) wird nicht ganz zur Verwendung gelangen.

d) Siegburg-Ründeroth: nach dem Stande der Arbeitsaufführung dürfte die Inbetriebnahme zu Herbst 1884 in Aussicht stehen. Der Rest von 2 592 953 ℳ dürfte zur planmässigen Herstellung der Bahn wohl ausreichen.

e) Creuzthal-Hilchenbach (10,2 km); die Erdarbeiten konnten theilweise erst neuerdings in Angriff genommen werden; die betriebsfähige Vollendung ist für Frühjahr 1884 in Aussicht gestellt. Restbetrag von 570 603 ℳ (wovon 106 000 ℳ durch Beiträge der Gemeinden gedeckt sind) wird muthmasslich ausreichen.

C. Neubaustrecke, welche als festes Project zu betrachten ist:

Hildesheim-Braunschweig, zum Theil der Hannover-Altenbekener und zum Theil der Braunschweigischen Eisenbahn concessionirt. Bezüglich ersteren Theiles können die Bauarbeiten jederzeit begonnen werden, doch soll vorab die Bereitstellung der Geldmittel für Braunschweig abgewartet werden. Der Baufonds der Hannover-Altenbekener Bahn reservirt 2 467 275 ℳ, welche zur Bestreitung der Kosten hinreichen dürften; auf Zahlungen, welche zu Gunsten genannter Verwaltung aus dem Process des Dr. Strousberg resultiren würden, ist dabei keine Rücksicht genommen.

Weitere Neubau-Projecte fraglicher Kategorie liegen nicht vor.

Aus dem Preussischen Abgeordnetenhause.

Am 9. Januar 1884 fand die zweite Berathung des Gesetzentwurfs, betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen durch den Staat, statt. Zu § 1 des Entwurfs No. 1. betr. den Vertrag mit der Oberschlesischen Bahn sprach Abg. von Heydebrand und der Lasa die Hoffnung aus, dass die Regierung nunmehr keinen Anstand nehmen werde, auch im Gebiete der Oberschlesischen Bahn die Normaltarife einzuführen, wie solche bereits im Bereiche der übrigen Staatsbahnen beständen, da ja der Vertrag mit der Oberschlesischen Bahn voraussichtlich perfect werden würde. Abgeordneter Büchtemann erörtert sodann die Frage der Anrechnung der Dienstzeit bei den Diätaren, welche von den Privatbahnen in den Staatsdienst übernommen werden. Es sei richtig, dass in Anbetracht des Examens, welches die staatlich angestellten Diätare haben ablegen müssen, den Privatbahndiätaren eine gewisse Zeit von der Dienstzeit abgerechnet werde. Er halte indess einen fünfjährigen Zeitraum für zu gross und halte es auch nicht für gerechtfertigt, den Privatbahndiätaren die ganze Zeit in Abrechnung zu bringen, welche sie vor vollendetem 20. Lebensjahre im Privatdienst zugebracht. Auch müsse die Dienstzeit der bereits etatsmässig angestellten Privatbahnbeamten von dem Tage ab gerechnet werden, an welchem sie etatsmässig angestellt worden seien. Ministerialdirector Brefeld wiederholt die schon in der Commission betonten Gründe, welche zu der Abrechnung eines fünfjährigen Zeitraums von dem Dienstalter der Privatbahnbeamten nöthigten. Er verweist speciell auf das Examen, welches die Staatsbahndiätare hätten machen müssen. Durch den Erlass dieses Examens seien die in den Staatsdienst übernommenen Diätare ohnehin gewissermassen bevorzugt. Gegen die Forderung Büchtemann's, dass den bereits fest angestellten Privatbahnbeamten der Abzug der 5 Jahre erlassen werden solle, macht der Regierungscommissar geltend, dass die Privatbahnen einen „Etat“ nach Analogie der Staatsbahnen in der Regel gar nicht hätten, so dass eine „etatsmässige“ Anstellung bei den Privatbahnen mit einer solchen bei den Staatsbahnen keineswegs identisch sei.

Eine Anregung des Abgeordneten v. Heydebrand und der Lasa giebt dem Ministerialdirector Brefeld Anlass zu der Erwiderung, dass die Regierung stets auf eine Aufbesserung der pecuniären Lage der Beamten nach Möglichkeit bedacht sei und sein werde. (Beifall.) Abg. Hammacher (Essen) erklärt sich den Bedenken des Abg. Büchtemann gegenüber mit den Ausführungen des Ministers über die Dienststellung der bisherigen Privatbahnbeamten durchaus einverstanden. Abg. Büchtemann widerspricht der Insinuation, als ob er mehr für das Wohl der verstaatlichten Privatbahnbeamten interessirt sei als für das der schon immer im Staatsdienste beschäftigten Beamten; er verlange nur einen gerechten Ausgleich der Rechte und Interessen beider Beamtenkategorien. Redner wünscht besonders vom Minister zu wissen, ob er nicht wenigstens jenen Privatbahnbeamten die 5 Jahre zu erlassen bereit sei, welche ganz dieselbe Vorbildung wie die Staatsbahnbeamten aufweisen können und nur, durch Geschicke irgend welcher Art vom Examen abgehalten, in der Lage gewesen sind, in den Privatbahndienst einzutreten. Minister Maybach erklärt, er wolle von Neuem erwägen, ob sich eine geringere Verkürzung der Dienstzeit auf weniger als fünf Jahre ermöglichen lasse. Er wolle auch dem Vorredner das Zugeständniss machen, dass mit solchen Beamten eine Ausnahme gemacht werden soll, die mit derselben Vorbildung, wie sie die Staatsbahnbeamten besitzen sollen, übernommen wurden. Er wolle nach Kräften dafür sorgen, dass es den zu übernehmenden Privatbahnbeamten im Dienste des Staates behage, und werde in dem Bemühen, die pecuniäre Stellung der Beamten aufzubessern, eifrigst fortfahren. Auch die Wünsche v. Heydebrand's in Betreff der Oberschlesischen Tarife werde die Regierung zu befriedigen bestrebt sein. § 1 des Vertrages mit der Oberschlesischen Bahn wurde sodann angenommen. Bei dem Vertrage mit Breslau-Freiburg erklärt Minister Maybach auf eine Anfrage des Abg. Schmidt (Stettin), dass die Vorarbeiten für den Ausbau der Secundärbahn von Swinemünde nach Wollin im Gange seien, und dass die Ausführung des Projects bisher nur verzögert worden sei durch Meinungsverschiedenheiten über die Details. Auf eine Anfrage des Abg. v. Uechtritz-Steinkirch erklärt der Minister, nach Verstaatlichung der Freiburger Bahn werde, wie er zuversichtlich hoffe, der Personenverkehr noch besser als bisher behandelt werden. Eine weitere Debatte fand über den Erwerb der Bahnen nicht statt und § 1 der Vorlage wird ohne Widerspruch in allen seinen Theilen genehmigt.

Ohne Debatte wurden sodann auch die §§ 2 und 3 angenommen. § 4 betrifft den Credit von 42 232 000 *M.* in Consols, welche die Regierung an Stelle der noch nicht begebenen Prioritäts-Obligationen der in Rede stehenden Privatbahnen für die in den Anleiheprivilegien bezeichneten Verwendungszwecke begeben darf. Auf Wunsch des Abg. Büchtemann bestätigt Ministerialdirector Schneider die Seitens der Regierung bereits in der Commission abgegebene Erklärung, dass die Regierung über die zu den gedachten Zwecken unverwendet gebliebenen Creditrechte nur mit Genehmigung des Landtags verfügen werde. § 4 wurde hierauf unverändert angenommen. Zu § 5 motivirt Abg. v. Strombeck (Centrum) einen von ihm eingebrachten Antrag, den Absatz 2 desselben dahin zu fassen: Die „Kündigung der bisher begebenen und noch zu begebenden Prioritätsanleihen dieser Gesellschaften erfolgt, soweit diese Prioritätsanleihen nicht inzwischen im Wege der in den Emissionsprivilegien vorgeschriebenen allmäligen Amortisation getilgt werden, unter Einhaltung der in den Emissionsprivilegien festgestellten Kündigungsbedingungen „durch Gesetz.“ Der Antragsteller führte zur Motivirung seines Antrages aus, dass derselbe den Zweck habe, die bis jetzt bestehende allmälige Amortisation der Obligationen aufrecht zu halten; man darf eine so gewichtige Vollmacht wie die Kündigung so colossaler Summen der Regierung nicht in die Hände geben. Abg. Hammacher (Essen) erblickt in dem Antrage ein Misstrauensvotum gegen die Regierung. Finanzminister v. Scholz bittet gleichfalls um Ablehnung des Antrages. Es würde nicht zu verstehen sein, wenn man bei dieser Vorlage eine andere Bestimmung bezüglich der Kündigung zulassen würde, als dies bei den früheren Verstaatlichungen beliebt worden sei. Er wolle nur hinzufügen, dass das Erforderniss einer gesetzlichen Kündigung den Inhaber der Prioritätsobligationen thatsächlich in eine andere Lage setzen würde, als sie jetzt bestehe. Die einzelnen Privatgesellschaften seien in der Lage, nach ihrem Belieben die Kündigung eintreten zu lassen, ohne an Vorbedingungen gebunden zu sein. Es liege kein Grund vor, hierin für die nun verstaatlichten Bahnen eine Aenderung eintreten zu lassen.

Abg. Rintelen erklärt, dass der Antrag im Interesse der Obligationenbesitzer nothwendig sei, und beantragt Rückweisung des § 5 mit dem Antrage an die Commission. Finanzminister v. Scholz bemerkt, dass die Ermächtigung des Ministers keineswegs absolut aufzufassen sei und dass er stets nach Würdigung des gesammten Staatsinteresses und nicht nach fiscalischen Rücksichten verfahren werde. Abg. v. Wedell-Malchow erblickt in dem Antrage eine Bevorzugung des Interesses der Obligationenbesitzer vor dem Staatsinteresse. Abg. Büchtemann verwahrt die Antragsteller gegen diese Unterstellung, die er bei dem Urheber des bekannten Börsensteuerantrages allerdings begreiflich finde. Es handle sich hier um eine Vollmacht für alle Zeiten, für Ministerien, deren Princip man noch gar nicht kenne. Abg. Dr. Windthorst hält die angeregte Frage für sehr bedeutsam. Die Regierung habe durch die Uebertragung der Tilgung der Schuldenlast ohne Zuziehung der Landesvertretung eine bedeutende Macht in Händen. Bei aller Anerkennung der Thätigkeit des Finanzministers, der den übrigen Ressortchefs als Muster dienen könne, dürfe man ihm eine solche Ermächtigung nicht übertragen; man müsse bei so wichtigen Fragen auch den Landtag hören. Finanzminister v. Scholz bestreitet, dass ihm eine Allgewalt durch die Ermächtigung verliehen sei; er sei in erster Linie ja Staatsminister und an die Beschlüsse des Staatsministeriums gebunden; auch sei die Ausführung der Vollmacht durch die thatsächlichen Verhältnisse bedingt und durch das allgemeine Staatsinteresse. Er halte es nicht für ein Glück für einen Staat, den geringsten Zinsfuss zu haben. Die Landesvertretung brauche in dieser Beziehung nicht auf ihrer Mitwirkung zu bestehen und möge es bei dem bisherigen Brauch bewenden lassen. Nachdem Abg. Rintelen seinen Antrag zurückgezogen und der Antrag Strombeck abgelehnt ist, wird § 5 und darauf auch die übrigen §§ ohne Discussion in der Fassung der Commission angenommen. Bei § 10 erklärt Minister Maybach auf eine Interpellation des Abg. Hammacher, dass in allernächster Zeit ein Gesetz, betr. die Heranziehung der Eisenbahnen zu den Communallasten, dem Hause zugehen werde.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Excursionsbericht aus der hygienischen Ausstellung.

(Fortsetzung aus No. 3.)

Auf dem Gebiet des Beleuchtungswesens mit comprimirtem Fettgas im Dienst der Eisenbahnen, der Fluss- und Seeschiffahrt nahm die Collectiv-Ausstellung von Julius Pintsch in Berlin das Interesse des Vereins lebhaft in Anspruch.

In einem kleinen Gebäude aus Wellenblech befindet sich eine complette Fettgasanstalt als Füllstation im Betrieb, und wird das erzeugte comprimirte Fettgas in verschiedenen Laternen, welche jede einzelne eine besondere Type darstellt, verbrannt. Die erste Abtheilung am Eingang enthält einen Retortenofen mittlerer Grösse und folgen im zweiten Raum die Gasreinigungsapparate, als: Condensator, Wäscher, Reiniger; ferner die Gasuhr und zur Controle des Betriebes das Differential-Manometer.

Die Gascompressionspumpe, verbunden mit Dampfmaschine, nimmt in dem kleinen Ausstellungsgebäude eine Abtheilung für sich ein, und zeigt dieselbe bei sauberster Ausführung vor ähnlichen Maschinen constructiv nennenswerthe Vorzüge. Letztere

dürften ihren Ursprung den praktischen Erfahrungen zu danken haben, welche im Laufe der Jahre auf den zahlreichen Gasfüllstationen der Preussischen Eisenbahnen gesammelt und vom Erbauer in sachgemässer Combination praktisch verwerthet worden sind.

Die nachstehend kurz skizzirten Anordnungen an diesem wichtigen Glied einer Gasfüllstation für Eisenbahnwagen erhalten im Auge des den Betrieb leitenden Eisenbahnfachmannes ihren besonderen Werth, welcher in der Garantie der Leistungsfähigkeit während der stärksten Betriebsperiode gipfelt.

Die Anordnung der Ventile nämlich, welche im Vorder- und Hinterdeckel des Compressions-Cylinders in gedrängtester Form als Saug- und Druckventile vertical und unmittelbar übereinander gelagert sind, haben es ermöglicht, den todten Raum im Presscylinder auf das denkbare Minimum zu reduciren, und genügt zur Controle derselben das Lösen von je 2 Schrauben, um in bequemster Weise eine Revision dieser integrirenden Theile in wenigen Minuten vorzunehmen.

Der doppelwandige Presscylinder, sowie ein am Pumpenbett befestigter Cylinder, welcher den Zweck eines Gaskühlers hat, werden durch Wasser umspült. Die Pumpe (kleines Modell) mit 2 Schwungrädern ist direct wirkend und hat eine Leistungsfähigkeit von ca. 8 cbm pro Stunde bei 30 Touren in der Minute.

Der bei der Compression sich ausscheidende flüssige Kohlenwasserstoff wird in einem kleinen geschweissten Cylinder, welcher zwischen Pumpe und Hauptsammel-Recipienten eingeschaltet ist, abgefangen, so dass möglichst trockenes Gas in den Hauptrecipienten gelangt.

Letzterer, ausserhalb der Anstalt gelagert, ist 5,6 m lang bei einem Durchmesser von 1 m und zeigt eine vorzügliche Leistung der zu vorliegendem Zweck sehr geeigneten Schweissarbeiten. Die Anordnung der 3 Ventile des Sammelkopfes am Vorderboden des Kessels ist praktisch und zeigt äusserst saubere Arbeit.

In der letzten Abtheilung des kleinen Ausstellungs-Gebäudes werden die verschiedenen Typen von Eisenbahn-Waggonlaternen, sowie 2 Seelaternen (grosses und kleines Muster) brennend und den kleinen Raum glanzvoll erhellend, vorgeführt. Sämmtliche Flammen der Abtheilung werden durch einen Regulator, wie solcher in der Waggonbeleuchtung von Pintsch seit Jahren verwendet wird, gespeist.

Die Reihe der verschiedenen Eisenbahnlaternen durchgehend, zeigen alle, ohne Ausnahme, saubere, dem Eisenbahnbetrieb angepasste, zum Theil mit vielem Luxus ausgestattete Formen, während die Flammen sich durch ein gleichmässiges ruhiges Brennen auszeichnen.

Neben der gewöhnlichen, einfach ausgestatteten Laterne, wie sie für die Berliner Stadtbahn Anwendung gefunden hat, hebt sich mit künstlerisch durchbrochenem Messingkorb eine Laterne für Wagen mit hohem Oberlichtaufbau von der imitirten Wagendecke ab.

Bei Wagen von ähnlichem Typus (Restaurations- und Küchenwagen) ist die Anordnung der Laternen insofern eine andere, als die Verbrennungsproducte nicht durch einen Schornstein durch die Wagendecke abgezogen werden, sondern im Innern des Wagens verbleiben resp. durch die ergiebige Ventilation im Oberlichtaufbau abgezogen werden.

Derartige Laternen, gleichfalls eingerichtet, um von innen geöffnet zu werden, hängen — wie Muster zeigt — sehr stabil in einem Gussring, der von vier verzierten Armen getragen wird. In dem einen Arm befindet sich die Gaszuführung, und entspricht die ganze Ausstattung der Einrichtung des Wagens.

Dieselben Laternen, in eine Traverse von Gusseisen oder Gasrohr eingesetzt, dienen zur Beleuchtung der Bahnpostwagen mit Oberlicht. Ihre Ausstattung ist zwar eine einfache, doch genügt der Lichteffect den weitgehenden Ansprüchen, welche das Fahrpersonal in seiner amtlichen Thätigkeit beansprucben muss.

Sämmtliche oben erwähnten Musterstücke fallen typisch unter die einflammigen Laternen, doch ist den Wünschen und dem Bedürfniss nach mehrflammigen Laternen in gleicher Weise Rechnung getragen worden.

Von letzteren sind zwei Typen für Salonwagen vorgeführt, eine elegante dreiflammige Laterne mit breitem, reich ornamentirten Verzierungsring, sowie eine fünfflammige, welche ausserdem zur Vorwärmung der Luft und des Gases construirt ist.

Ein kurzer Ueberblick über die Gesammtleistung zeigt einen grossartigen Fortschritt in der Waggonbeleuchtung, der auf diesem Gebiet einem tief empfundenen Bedürfniss des reisenden Publikums abgeholfen hat. Die Preussischen Bahnen haben nach dieser Richtung hin sich vor den grösseren Bahnnetzen anderer Länder den Vorrang erworben und dürften einige statistische Zahlen nicht ohne Interesse sein.

Die Gasbeleuchtung nach Pintsch haben eingeführt:
82 Bahnen in 10 Ländern mit in Summa 12 500 Wagen. An diesen Wagen participiren die Preussischen Bahnen mit 7 880 Wagen oder 63 pCt. sämmtlicher Gaswagen.

Locomotiven wurden bisher nur von Preussischen Bahnen eingerichtet und zwar:
in Summa 410 Stück.

An Gasfüllstationen für Eisenbahnwagen wurden bisher erbaut:
Summa 56 in allen Ländern; von diesen entfallen auf Preussische Bahnen 26 oder 48 pCt. der Gesammtzahl.

Schliesslich sei noch eines Versuches erwähnt, welchen Herr Pintsch in Gegenwart mehrerer Vereinsmitglieder machte, um durch eine Fettgasflamme ein mit Oelfarbe gestrichenes kiefernes Brett zu entzünden.

Die ca. 350 mm lange Flamme brannte über 6 Minuten gegen das Holz und bewirkte auf dessen Oberfläche eine Ankohlung. Nach Entfernung der Gasflamme konnte nur ein Glimmen des Holzes constatirt werden — ein beredtes Zeichen der ungefährlichen Wirkung des Fettgases in Bezug auf die Möglichkeit, einen Waggonbrand bei Zusammenstössen herbeizuführen.

Wenn obige Fortschritte auf dem Gebiet der „Hygiene“, d. h. in diesem Falle eine bessere Lichtversorgung in den geschlossenen Coupés, von Deutschen Eisenbahnen ausgegangen und in erster Linie verwerthet sind, so kann man mit Befriedigung das Vorwärtsstreben und die geistige Rührigkeit unserer Deutschen Eisenbahnfachleute auch ohne Ueberhebung constatiren.

(Schluss folgt.)

Aus Oesterreich-Ungarn.

Finanzieller Rückblick auf das Jahr 1883.

Die nachstehende Vergleichung der Actiencourse zum Beginn und Ende des Jahres 1883 ergiebt nur bei den Verstaatlichungsbahnen eine grössere Differenz zu deren Gunsten, während die übrigen etwas von ihren Coursen abgaben, wovon nur wenige eine Ausnahme bilden. Doch darf daraus nicht auf die mindere Beliebtheit der nicht zu verstaatlichenden Bahnen geschlossen werden; es ist nur Zufall oder Speculation, welche den Cours zum Jahresschluss bestimmen. Die Prioritäten haben fast gar keine Aenderung erfahren, ihre Rentabilität ist sich gleich geblieben, während die der Actien etwas variirt. Die Bahnen haben etwa 60 Millionen Gulden neue Prioritäten ausschliesslich im Auslande emittirt und fanden billige Nehmer. Die Verstaatlichungsaction hat auch die Conversion der Prioritäten im Gefolge, welche in der Summe von mehr als 150 Millionen erst im nächsten Jahre zum Abschluss gelangen wird. Die Vermehrung der Schienenwege hat nicht eine proportionale Erhöhung der Einnahmen bewirkt, denn das gesammte Netz der Monarchie (vide unten) hat im abgelaufenen Jahre eine Vermehrung um 1 021 km gegen 811 km im Vorjahre erfahren, während nach einer beiläufigen Schätzung die Einnahmen 240 Millionen gegen 232 Millionen Gulden im Vorjahre betragen. Diese Zunahme ist in Anbetracht der Erweiterung des Netzes eine geringfügige und liegt der Grund dafür einfach darin, dass der Export nicht die erhofften Dimensionen angenommen hat, doch ist sichere Aussicht dafür vorhanden, dass derselbe schon zu Beginn des bevorstehenden Frühjahres wieder aufleben wird. Dazu tragen die Bemühungen aller betheiligten Bahnverwaltungen reichlich bei, welche der Russischen Getreideconcurrenz die Spitze zu bieten suchen, indem mit den Russischen Bahnen diesfalls tarifarische Vereinbarungen geschaffen werden. Der Umschwung, welchen die Coursbewegung zu Gunsten unserer Bahneffecten erfahren hat, erhellt aus folgenden beispielsweisen Notirungen:

Name der Eisenbahn	Ursprünglich emittirt zum Course von	Jetziger Cours
Actie der Franz-Josefbahn	140,—	202,—
„ „ Rudolfbahn	130,—	174,—
„ „ Nordwestbahn	140,—	184,25
„ „ Linz-Budweiser Bahn	164,—	198,75
„ „ Siebenbürger Bahn	131,—	169,25
„ „ Alföldbahn	145,—	169,25

Die Eingangs erwähnte Coursvergleichung ergiebt sich aus nachstehender Zusammenstellung:

	31. Dec. 1882	31. Dec. 1883	Differenz fl.
Nordbahn	2 690,—	2 530,—	— 160,—
Staatsbahn	338,50	323,40	— 15,10
Südbahn	136,—	142,—	+ 6,—
Karl-Ludwigbahn	293,—	291,50	— 1,50
Donau-Dampfschifffahrts-Gesellsch.	573,—	559,—	— 14,—
Franz-Josefbahn	193,—	201,75	+ 8,75
Elisabethbahn	207,75	224,25	+ 16,50
Lloydactien	657,—	620,—	— 37,—
Nordwestbahn	195,75	184,50	— 11,25
Elbethalbahn	210,75	196,50	— 14,25
Rudolfbahn	163,—	173,75	+ 10,75

Zur Decentralisation der Bahnen.

Die Erfahrungen der Deutschen und Belgischen Staatsverwaltungen sowie der Französischen Eisenbahncompagnien haben, schreibt die „Wien. Allg. Ztg.“, ergeben, dass die einheitliche Verwaltung eines Netzes von mehr als 2 000 km Länge in keiner Weise öconomisch ist. Insbesondere kann die Verwaltung eines grösseren Netzes die Bedürfnisse der einzelnen Linien nicht mehr völlig übersehen und verliert die so unerlässliche Fähigkeit, sich den localen Verhältnissen anzupassen. Ein solcher Mangel ist nun schon bei einer privaten Gesellschaft sehr empfindlich, er muss aber bei Staatsverwaltung direct zur Verknöcherung und Verschwendung führen. Das Oesterreichische Staatsbahnnetz wird nach Vollendung der im Bau befindlichen Linien und Erwerbung der Franz-Josefbahn eine Länge von nahezu 5 000 km erreichen. Hiervon entfallen auf die Elisabeth-, Rudolf-, Vorarlberg-, Südwest-, Arlbergbahn 2 217 km; auf die Franz-Josef- und Rakonitz-Protiviner Bahn 859 km; auf die kleinen Linien wie die Dalmatiner-, Istrianer Staatsbahnen und verschiedene Localbahnen in Böhmen, Mähren, Steiermark etc. circa 600 km, endlich auf die Staatsbahnen und im Staatsbetrieb befindlichen Bahnen in Galizien rund 1 500 km. Vom verwaltungs-technischen Standpunkte ergiebt sich aus diesen Verhältnissen die Nothwendigkeit einer Theilung des Netzes von selbst; ebenso die zukünftige Gestaltung der einzelnen Netze. Die natürlichste Theilung wäre ein Netz der Alpenländer mit der Elisabeth-, Rudolf-, Südwest-, Arlberg-, Vorarlberg- und den Istrianer Bahnen in einer Länge von 2 360 km, event. könnte man von diesem Netz die Istrianer Bahnen Herpelje-Triest und Linz-Budweis abtrennen, doch dürfte sich eine solche Zerstückelung wenig empfehlen. Ebenso bildet das Galizische Netz, gegebenenfalls vergrössert durch Schlesische und Mährische Linien, ein einheitliches Ganzes von entsprechendem Umfange. Bedeutend kleiner als die übrigen wäre das Böhmische Netz, welches vorläufig nur aus der Franz-Josefbahn, der Rakonitz-Protiviner und vielleicht der Linz-Budweiser Linie zu bestehen hätte, mit einer Länge von 859 bis 885 km. Doch ist es wünschenswerth, der Verwaltung dieses Netzes eine grössere Expansionsfähigkeit zu sichern, da sie ja früher oder später einige von den Nordböhmischen Bahnen, sowie mehrere Linien der Böhmischen Transversalbahn in sich aufzunehmen haben wird. Die Frage der Grenzen der Machtvollkommenheit der einzelnen Directionen sowie der Amtssprache ist meist nur von politischem Gesichtspunkte zu betrachten, da für uns selbstverständlich das Muster der Preussischen Verwaltung in dieser Beziehung nicht massgebend sein kann.

Eisenbahneröffnungen im Jahre 1883.

Zum erstenmale seit 1873, schreibt die „N. Fr. Pr.“, hat das Eisenbahnnetz Oesterreich-Ungarns im Jahre 1883 wieder einen 1 000 km übersteigenden Zuwachs erfahren. Im Ganzen wurden 40 neue Linien dem Verkehre übergeben, welche eine Gesammtlänge von 1 031,205 km haben. Von dem Zuwachs entfallen auf Oesterreich 314,135 km und auf Ungarn 717,07 km; auf den Monat Januar 9,17, März 135,98, April 21,03, Mai 77, Juni 1,969, Juli 161,19, August 125,8, September 12,73, October 11,9, November 140,136 und auf den Monat December 334,3 km. Im Jahre 1883 wurden die folgenden Eisenbahnstrecken eröffnet:

			Länge in km
6.	Januar	Kis-Zombor-Mako (Arad-Csanader Bahn)	5,400
10.	„	Kuttenberger Localbahn	3,770
4.	März	Olmütz-Cellechowitz (Oesterr. Localbahn-G.)	33,980
5.	„	Maria-Theresiopel (Szabadka)-Neusatz (Ungarische Staatsbahn)	102,000
1.	April	Ungarisch-Hradisch-Ungarisch-Brod (Oesterreichische Localbahn-Gesellschaft	21,030
21.	Mai	Mako-Mezöhegyes (Arad-Csanader Bahn)	37,400
—	„	Mezöhegyes-Ketegyhaza (Arad-Csanader B.)	39,600
1.	Juni	Abzweigungen der Localbahn Olmütz-Cellechowitz	1,969
1.	Juli	Innsbruck-Landeck (Arlbergbahn)	73,830
8.	„	Dolina-Wygoda (Localbahn)	8,590
8.	„	Gross-Kikinda-Gross-Becskerek (Localbahn)	70,070
23.	„	Gyeres-Torda (Ungarische Staatsbahn)	8,700
1.	August	Kremsmünster-Michldorf (Kremsthalbahn)	20,900
1.	„	Rokytzan-Miröschau (Böhm. Commerzialb.)	8,500
15.	„	Günz-Steinamanger (Localbahn)	18,000
18.	„	Liesing-Kaltenleutgeben (Südbahn)	6,900
23.	„	Ebenfurth-Wittmannsdorf (Localbahn)	15,000
26.	„	Liban-Bakov (Böhm. Commerzialbahnen)	33,400
26.	„	Detenic-Dobrovic (Böhm. Commerzialbahnen)	13,500
26.	„	Sadska-Nimburg (Oesterr. Staatsbahn-G.)	9,600
15.	Sept.	Krupa-Kolleschowitz (Buschtêhrader Bahn)	12.730
22.	Oct.	Mödling-Klausen (Localbahn mit elektrischem Betriebe)	1,550
27.	„	Hietzing-Perchtoldsdorf (Localbahn)	10,350
1.	Nov.	Fichtelgebirgsbahn (Bayerische Staatsbahnen)	10,780
1.	„	Böhmisch-Leipa-Reichstadt-Niemes sammt Abzweigung nach Neu-Reichstadt	17,566
1.	„	Trencsin-Sillein (Oesterr. Staatsbahn-G.)	81,200
1.	„	Galantha-Szered (Oesterr. Staatsbahn-G.)	12,400
17.	„	Puszta-Földvar-Bekes (Ungarische Staatsb.)	8,000
17.	„	Schönhof-Radonitz (Oesterr. Localbahn-G.)	11,000
1.	Dec.	Ret-Szalas-Szegszard (Pest-Fünfkirchener B.)	55,000
5.	„	Neusatz-Semlin (Ungarische Staatsbahn)	74,500
5.	„	India-Mitrovitz (Ungarische Staatsbahn)	41,400
—	„	Marmaros-Szigeth-Szokamra-Ronaszek	20,400
—	„	Marmaros-Szigeth-Sugatag	20,000
—	„	Szathmar-Nemeti-Nagybanya	35,000
—	„	Göllnitzthalbahn	35,000
—	„	Neusohl-Rohnitz-Bries	37,000
—	„	Piski-Vajda-Hunyad	16,000
		Zusammen	1 031,205

Durch diese neuen Linien *) haben zehn Eisenbahnen, beziehungsweise Bahncomplexe, eine Verlängerung erfahren, und zwar die Ungarischen Staatsbahnen um 234,6, die Oesterreichische Staatsbahn-Gesellschaft um 103,2, die Arad-Csanader Bahn um 82,4, die Oesterreichische Localbahn-Gesellschaft um 67,979, die Böhmischen Commerzialbahnen um 55,4, die Pest-Fünfkirchener Bahn um 55, die Kremsthalbahn um 20,9, die Buschtêhrader Bahn um 12,73 und die Südbahn um 6,8 km. Die restlichen 381,226 km vertheilen sich auf 15 neue Bahnen; hiervon entfallen 73,83 km auf die Arlbergbahn und 307,396 km auf 14 Localbahnen. Der seit Anfang 1873 eingetretene Zuwachs des Netzes ist aus den folgenden Daten zu entnehmen. Eröffnet wurden in

	Oesterreich km	Ungarn km	Summa km
1873	835,174	868,711	1 703,885
1874—1878	1 975,872	750,306	2 726,178
1879—1883	953,940	1 520,762	2 474,702
Zusammen	3 764,986	3 139,779	6 904,765
Pro Jahr	342,271	285,435	627,705

Unter diesem Jahresdurchschnitte blieben in Oesterreich die Jahre 1874, 1878—1883, in Ungarn die Jahre 1874—1881 und in der ganzen Monarchie das Jahr 1874 und jedes der Jahre 1877 bis 1881. Das Minimum an Zuwachs des Eisenbahnnetzes fällt in das Jahr 1880, in welchem nur 61,91 km neuer Bahnen eröffnet wurden.

Oesterreichische Localeisenbahn-Gesellschaft.

(Localbahn Kaschitz-Schönhof-Radonitz.) Am 1. Januar 1884 ist die eine Fortsetzung der Localbahn Kaschitz-Schönhof bildende Strecke Schönhof-Radonitz mit den Haltestellen Kattowitz und Gross-Witschitz und den Stationen Willomitz und Radonitz dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Die Haltestellen Kattowitz und Gross-Witschitz sind nur für den Personen- und Gepäcksverkehr und für Frachtgüter in vollen Wagenladungen, die Stationen Willomitz und Radonitz für den Gesammtverkehr eröffnet. Sendungen nach den Haltestellen können nur frankirt, und von diesen nur mit überwiesenen Gebühren abgefertigt werden. Entfernungen von Schönhof nach Kattowitz 2,2 km, nach Gross-Witschitz 4,5 km, nach Willomitz 8,9 km, nach Radonitz 11,7 km.

Göllnitzthaler Eisenbahn-Gesellschaft.

Diese Actiengesellschaft zum Ausbaue und Betrieb der von der Bahnstation Margizan der Kaschau-Oderberger Eisenbahn abzweigenden und durch das Göllnitzthal bis Schmöllnitz führenden Localbahn hat sich (nach dem „Oe. C.-Bl.“ No. 5 v. 10. Jan. d. J.) im November v. J. unter der Firma: „Göllnitzthaler Eisenbahn-Gesellschaft“ constituirt. Dieselbe hat wegen des Ausbaues mit der Anglo-Oesterr. Bank und der Ungar. Landesbank einen Vertrag abgeschlossen, zufolge dessen die Inbetriebsetzung der Bahn bis Ende des Jahres 1884 vollkommen gesichert ist. (Die Nachricht von der Eröffnung der Bahn im Jahre 1883 ist somit sehr verfrüht. Die Redaction.)

Die Herbstcampagne der Arlbergbahn.

Es handelt sich selbstverständlich nur um die tarifarische Seite der Frage, denn die rechtzeitige Fertigstellung der Bahn ist für die zweite Hälfte dieses Jahres soviel als gesichert. Dieser Betriebseröffnung sind aber bereits die Verhandlungen wegen Einordnungen der neuen Bahn in die hauptsächlichsten Verbände theilweise vorangegangen. Zu diesem Behufe wurden von der Direction der Westlichen Staatsbahnen vom 22. v. M. ab die alten Verbände des Westlichen Staatsbahnnetzes gekündigt und werden jetzt sowohl mit den Ungarischen als Süddeutschen Bahnverwaltungen hierauf bezügliche Verhandlungen geführt werden. Mit den Transleithanischen Verwaltungen wurden die Verhandlungen eröffnet. Mit den Süddeutschen Verwaltungen wird dann eine Verständigung gesucht, und wenn auch unter schwierigen und langwierigen Verhandlungen gewiss gefunden werden. In dem erwähnten Kündigungsschreiben wird bemerkt, dass durch die Eröffnung der Arlbergbahn die betreffenden Verhältnisse in Bezug auf Tarife, Instradirungen etc. eine wesentliche Verschiebung erfahren dürften. Es wären daher für die betreffenden

---

*) Diese Uebersicht ist insofern nicht richtig, als Schönhof-Radonitz erst am 1. Januar 1884 eröffnet wurde. Auch ist von der Betriebs-Eröffnung der letztgenannten 6 Bahnen, deren Eröffnungs-Datum in der Uebersicht nicht angegeben wird, dahier nichts bekannt. (Siehe auch nachstehend Göllnitzthalbahn.)

Es fragt sich daher, ob von jenen 1031 km nicht 164 km (Länge der fraglichen 7 Linien) abgehen. Die Redaction.

Verkehre neue Grundlagen in's Auge zu fassen. Es mussten somit die bestehenden Verträge ab 1. Januar 1884 gekündigt werden, so zwar, dass diese Verträge mit der Eröffnung der Arlbergbahn ausser Kraft treten.

Die Verbreitung der Hardy'schen Vacuum-Bremse.

Im Jahre 1877 war die Südbahn die erste, welche mit continuirlichen Bremsen Versuche in grösserem Masse vornahm. Gegenwärtig sind in Europa bei 76 Eisenbahnen an 4 474 Locomotiven und 17 907 Wagen Hardy'sche Vacuum Bremsen in Anwendung. In Oesterreich-Ungarn sind mit diesen Bremsen im Ganzen 795 Locomotiven = 30,54 % und 2 803 Wagen = 51,33 % versehen. — Ueber diese Bremsen sind als Sonder-Abdruck aus Glaser's Annalen für Gewerbe und Bauwesen zwei Broschüren aus dem Excursionsberichte des Vereins Deutscher Maschinen-Ingenieure: die eine „Hardy's Zweiwagen-Bremse", die andere „die einfache und die automatische Vacuum-Bremse, System Hardy" betitelt, erschienen, auf welche wir die Aufmerksamkeit der Fachkreise lenken wollen.

Personalien resp. Auszeichnung.

Dem Sectionschef im Handelsministerium Karl Freiherr von Pusswald ist die Würde eines Geheimen Rathes verliehen worden. Diese hohe Auszeichnung ist ein Ausdruck der Anerkennung der bedeutenden Verdienste, welche sich Baron Pusswald um die Entwickelung und den Fortschritt des Eisenbahnwesens in Oesterreich und um die Durchführung der Verstaatlichung erworben hat. Sectionschef v. Pusswald hat sich jedoch nicht allein als hervorragender Fachmann bewährt, sondern auch zahlreiche Proben eines seltenen administrativen, organisatorischen und finanziellen Talentes abgelegt.

Abbazia, eine Idylle von der Adria von A. v. Schweiger-Lerchenfeld.

Unter obigem Titel giebt der vielgereiste Verfasser eine höchst anmuthige, poetisch angehauchte Schilderung der reizvollen Adriatischen Küstenlandschaft. Bisher ging nur von Mund zu Mund die Kunde dieser landschaftlichen Schönheiten, dem ausgezeichneten Klima dieses unvergleichlich liebreizenden Punktes der Adria. Der Verfasser schildert uns dies alles mit so viel Wärme, dass beim Lesen eine förmliche Sehnsucht nach dem zauberhaften Oertchen wachgerufen wird. Wir zweifeln auch nicht, dass das liebenswürdige, bei Hartleben erschienene Buch einen Strom von Besuchern dorthin locken wird; umsomehr als die Südbahn bestrebt ist, durch Einführung von bequemen Eilzügen uns diese Idylle näher zu rücken.

Börsenbericht und Coursnotiz.

Nachdem wir bereits im Eingang dieses Berichtes die finanziellen Ergebnisse des Vorjahres zu skizziren bemüht waren, können wir uns über die erste Börsenwoche des laufenden Jahres ganz kurz fassen. Dieselbe war wie aus den nachfolgenden Coursen der marktgängigen Bahneffecten ersichtlich, entschieden günstig und wird voraussichtlich diese gute Stimmung auch nachhaltig bleiben. Es notirten nämlich zu Anfang und Schluss der Woche:

Nordbahn	2530,—	2542,—	Elbethalbahn	195,50	205,25
Franz-Josefbahn	202,—	203,—	Staatsbahn	321,10	322,50
Karl-Ludwigb.	291,50	294,75	Südbahn	141,40	142,50
Oest. Nordwestb.	184,25	188,75			

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Direction ist Anfang dieses Monats die Ausgabe des neuen Kilometerzeigers No. 41 (Pfälzische Eisenbahnen), des II. Nachtrages zu No. 13 (Königliche Eisenbahndirection zu Bromberg), des IV. Nachtrages zu No. 45 (Königlich Sächsische Staatseisenbahnen) und des VI. Nachtrages zur ganzen Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern bewirkt worden. Durch den neuen Kilometerzeiger wird der im Juni 1881 ausgegebene Kilometerzeiger No. 41 und durch den IV. Nachtrag zum Kilometerzeiger No. 45 wird der im November 1883 ausgegebene III. Nachtrag zu demselben aufgehoben und es sind dieselben einzuziehen.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichniss. Der I. Nachtrag zur Sammlung von Güterwagenpark-Verzeichnissen ist zur Vertheilung gelangt.

Der Iquique Railway in Süd-Peru.

Die Hochebene der Provinz Tarapaca ist mit 3 Häfen des stillen Oceans durch Schienenwege verbunden, und zwar mit Iquique, Pisagua und Patillos. Der Hauptzweck dieser Schienenstrassen ist die Entwickelung des Handels mit salpetersauren Salzen, welche zwischen 1870 und 1879 in einer Menge von 222 272 t jährlich aus den Häfen der Provinz exportirt wurden, während jetzt jährlich 340 909 t ausgeführt werden, wovon 320 000 t die genannten Eisenbahnlinien passiren.

Die Maximalsteigung der 93 km langen Iquiquelinie beträgt 7:100; die Einschnitte sind in harte Felsen eingesprengt und die Schwierigkeiten des Baues waren erheblich durch den gänzlichen Mangel trinkbaren Wassers sowie irgend welcher Nahrungsmittel, welche in Folge dessen per Maulthier von der Seeseite herbeigeschafft werden mussten, erheblich erhöht. Die Spur ist normal, die Schienen breitbasige Stahlschienen. 3 Locomotivclassen sind in Gebrauch; solche von Sharp, Stewart & Co., von Rogers (Amerika) und Fairlie-Locomotiven. Die 8rädrigen Plattformwagen (mit 2 drehbaren Trucks) für den Lastverkehr wiegen 7 t, haben 15 t Tragkraft, sind sämmtlich Bremswagen mit Klötzen an jedem Rade; trotzdem sind einige Räder gusseiserne. Zwei Classen von Personenwagen sind in Anwendung; die Amerikanischen mit zwei 4rädrigen Bogies und die Groverwagen. Das Wasser zur Speisung der Locomotiven kostet durchschnittlich 1½ Cts. pro Gallon, dasselbe wird zum Theil in Dampfbooten von den Quellen des Arica, 100 Englische Meilen nördlich von Iquique, gebracht, z. Th. wird dasselbe in den Quellen in der Hochebene, etwa 45 Meilen vom Hafen entfernt, gefunden und per Behälter resp. Rohrleitung transportirt; endlich findet auch destillirtes Seewasser Anwendung. Das Aricawasser ist hinsichtlich der Kesselsteinbildung das beste; das Wasser aus den Quellen der Hochebene muss vor dem Gebrauch von den Kesselsteinbildnern befreit werden. Den Wasserwagen auf der Steigung vor sich herschiebend, entnehmen die Locomotiven auf einem Theil der Strecken direct das Wasser aus diesem zur Speisung.

Die Geschwindigkeit darf auf keiner Strecke 15 Englische Meilen übersteigen, auf den stärkst geneigten Strecken nicht 8 Meilen pro Stunde. Die Bahn ist seit einiger Zeit unter Englischer Verwaltung.

(Literaturblatt zu Glaser's Annalen, Heft 1, 1884.

Staatsbahnen und Industrie.

In der Absicht, innerhalb ihres Gebietes die industrielle Thätigkeit der Bevölkerung zu heben und insbesondere die Anlage neuer Fabriken etc. hervorzurufen, hat die K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien zunächst eine genaue Industriekarte ihres Verkehrsgebietes anfertigen lassen und sich zugleich über die verfügbaren Arbeits- und Wasserkräfte sowie über die vorhandenen Rohmaterialien orientirt. Auf Grund dieser Erhebungen erwartet man besondere Massregeln zur Hebung und Förderung der Industrie namentlich in den Alpengegenden.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Güterverkehr.

Für die in Riesa per Eisenbahn eingehenden, daselbst verbleibenden oder von dort per Achse abzufahrenden Sendungen **Böhmischer Braunkohlen** wird auf das Jahr 1884 eine Frachtvergünstigung unter der Bedingung gewährt, dass durch Vorlage der auf einen Adressaten lautenden Originalfrachtbriefe bis zum Schlusse des Jahres der Bezug von mindestens 500 Wagenladungen à 10 000 kg von Stationen der Aussig-Teplitzer und Pilsen-Priesener Bahn über Aussig-Bodenbach resp. Tetschen, resp. von 500 Wagenladungen à 10 000 kg von Stationen der Dux-Bodenbacher und Pilsen-Priesener Bahn über Bodenbach resp. Kosten-Bodenbach nachgewiesen wird. Die Zahlung der Frachtvergünstigung, bestehend in Restitution der Differenz, um welche der jeweilige tarifmässige Frachtsatz des Tarifs für den Transport Böhmischer Braunkohlen nach Deutschland via Bodenbach resp Mittelgrund vom Schnittpunkte bis zu unserer Station Riesa den Betrag von 30 M. übersteigt, erfolgt nach Erfüllung des bedungenen Transportquantums. (122)

Dresden, am 8. Januar 1884.
Königliche Generaldirection
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Für den überseeischen Transitverkehr zwischen den Belgischen Seehäfen und Terneuzen einer- und Basel, Elsass-Lothringischen und Luxemburgischen sowie Saarbrücker und Moselbahn-Stationen andererseits gelangen an Stelle der Hefte II, IIIa und IVa des **Belgisch-Südwestdeutschen Gütertarifs** vom 1. Mai 1882 neue Tarife unter der gleichen Bezeichnung mit theilweise ermässigten Taxen am 1. Februar d. J. zur Einführung. Im Verkehr mit diesseitigen Stationen treten indessen auch einige geringfügige Erhöhungen ein, in welchen Fällen die bisherigen niedrigeren Sätze noch bis zum 15. März d. J. in Gültigkeit bleiben.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbureau. (123)

Strassburg, den 6. Januar 1884.
Kaiserliche General-Direction
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Stettin-Märkisch-Schlesischer Verband. Mit sofortiger Gültigkeit treten zwischen Friedland der Breslau-Freiburger Eisenbahn einerseits und Siegersdorf und Hirschberg des Directionsbezirks Berlin andererseits directe Tarifsätze in Kraft, über deren Höhe die betreffenden Güterexpeditionen sowie das Auskunftsbureau hier — Bahnhof Alexanderplatz — Auskunft ertheilen.

Berlin, den 7. Januar 1884. (124)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zu den **Seeexporttarifen für Sprit und Spiritus** von diesseitigen und Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach den Hafenstationen Stettin, Swinemünde, Hamburg H. St., Harburg, Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Brake, Elsfleth und Nordenhamm sowie von Breslau B F. nach Swinemünde sind neu redigirte Controlvorschriften herausgegeben, welche in Abweichung von den bisherigen Bestimmungen anderweite Fristen für die Verladung zur See bezw. für Einreichung der Reclamationsgesuche und eine verschärfte Bestimmung bezüglich des Identitätsnachweises enthalten. Daneben treten auch Vergünstigungen durch Gewährung der Frachtbonification für exportirte Theilquantitäten der Ursprungs-Sendungen und in Bezug auf Umfüllung des Sprits oder Spiritus aus den Originalgebinden in andere Gefässe ein.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Stationen und die Auskunftsbureaux der Preussischen Staatsbahnverwaltung in Berlin und Hamburg.

Berlin, den 4 Januar 1884.

Königliche Eisenbahn-Direction zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen. (125)

Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 26. November pr. bringen wir hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass die für den Verkehr zwischen den Stationen Cottbus und Müllrose der früheren Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn einerseits und Stationen der ehemaligen Saarbrücker und Rhein-Nahe-Eisenbahn andererseits im **Mitteldeutschen Verbande** — Tarifheft No. 5 vom 1. Januar 1881 — bestehenden Ausnahme-Frachtsätze für die Beförderung von Getreide und Hülsenfrüchten etc. am 1. März 1884 zur Aufhebung gelangen.

Köln, den 12. Januar 1884.

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (126)

Schlesisch-Sächsischer Verband.

Am 1. Februar 1884 gelangen neue Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Friedland in Böhmen und Raspenau-Liebwerda der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn einerseits und den Stationen der östlichen Verbandsverwaltungen andererseits zur Einführung. Von demselben Zeitpunkte an gelten die im Haupttarife und in den Nachträgen enthaltenen Frachtsätze zwischen Station Jauer der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn einerseits und den Stationen Hirschfelde und Zittau des Directionsbezirks Berlin, sowie den Stationen Bautzen, Dürrhennersdorf, Herrnhut, Leutersdorf, Neucunnersdorf, Neusalza, Spremberg, Oberoderwitz und Pommritz der Sächsischen Staatsbahn andererseits auch für die Haltestelle Alt-Jauer der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Berlin, den 5. Januar 1884.

Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (127)

Kiel-Flensburger Eisenbahn. Zum diesseitigen Localtarif für die Beförderung von Leichen, Vieh etc. ist ein vom 10. Januar cr. ab gültiger Nachtrag VI, nach welchem für die Ueberführung von mit Vieh beladenen Wagen nach dem Schleswig-Angler Bahnhofe in Süderbrarup die Gebühr von 3 ℳ pro Wagen zur Erhebung kommt, erschienen.

Kiel, den 2. Januar 1884. (128)

Die Direction. E. Buresch.

Der durch Nachtrag IV zum Gütertarif vom 1. Juli 1882 eingeführte **Ausnahmefrachtsatz für nach Warschau bestimmte Coakstransporte** ab Fellhammer und Glückhilfgrube nach Sosnowice transito bleibt bis Ende 1884 in Kraft.

Breslau, 5. Januar 1884.

Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft.

Direction der Rechten-Oder-Ufer Eisenbahn-Gesellschaft. (129)

Kiel-Flensburger Eisenbahn. Zum diesseitigen Local-Gütertarif ist ein vom 10. Januar cr. ab gültiger Nachtrag IV erschienen. Durch denselben kommen:

1. Tarifsätze für Eil- und Stückgüter für den Verkehr mit Maasbüll und
2. ein Ausnahmetarif für frische Seefische im Verkehr zwischen Flensburg und Kiel

zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die Expeditionen.

Kiel, den 2. Januar 1884.

Die Direction. E. Buresch. (130)

Deutsch-Belgischer Güter-Verkehr. Mit Gültigkeit vom 16. Januar d. J. werden für den Transport von Holzkohlen und Holzschwellen von Paderborn, Wabern und Rinteln, sowie für den Transport von Grubenholz von Laasphe, Stationen der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Hannover, nach gewissen Belgischen Stationen ermässigte Frachtsätze in Kraft treten.

Nähere Auskunft ertheilt das Tarifbureau der unterzeichneten Eisenbahn-Direction. (131)

Köln, den 15. Januar 1884.

Namens der Verbands-Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (linksrh.).

Norddeutscher Verband. Zum Norddeutschen Verbands Gütertarife vom 1. April 1883 ist der am 1. k. Mts. in Kraft tretende Nachtrag 3 herausgegeben, welcher unter Anderen Tarifsätze enthält für den Verkehr zwischen Stationen der Aachen-Jülicher, Dortmund-Gronau-Enscheder, Georgs-Marien-Hütten und Niederländischen Staatsbahn (Strecke Almelo-Salzbergen) einer- und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt und der Gotha-Ohrdrufer Bahn, den Stationen Dietzhausen, Rohr und Suhl des Directionsbezirks Magdeburg, sowie den Stationen der Nordhausen-Erfurter, Saal-, Weimar-Geraer, Werra-, Friedrichrodaer, Ilmenau-Grossbreitenbacher und der Ruhlaer Bahn andererseits. Durch diesen Nachtrag werden die für das vorbezeichnete Verkehrsgebiet bestehenden seitherigen Tarifsätze für den Güterverkehr aufgehoben und zwar:

a) des Gütertarifs für den Norddeutschen Eisenbahnverband vom 1. April 1883;

b) des Gütertarifs für den Rheinisch-Westfälisch-Thüringischen Eisenbahnverband vom 15. Juni 1878;

c) des Gütertarifs für den Rheinisch-Westfälisch-Mitteldeutschen Eisenbahnverband vom 1. Juni 1878;

d) des Gütertarifs für den Schlesisch-Rheinischen Eisenbahnverband vom 1. August 1878.

Soweit durch diesen Tarifnachtrag, welcher bei den Güterexpeditionen käuflich zu haben ist, Erhöhungen der bisherigen Tarifsätze herbeigeführt werden, treten dieselben mit dem 15. März d. J. in Kraft.

Hannover, den 6. Januar 1884. (132)

Königliche Eisenbahndirection, zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Der für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke **Elberfeld und Köln (rechtsrheinisch und linksrheinisch)** einerseits und Stationen der **Niederländischen Staats-, Niederländischen Central-, Holländischen, Niederländischen Rhein- und Nordbrabant-Deutschen Bahn** andererseits eingeführte Ausnahmetarif für die Beförderung von Langholz, nach welchem die Sätze des Ausnahmetarifs für Holz des Specialtarifs II für Langholz mit der Massgabe Anwendung finden, dass bei Verladung auf einem Paar Schemelwagen oder Kuppelwagen die Fracht für das wirkliche Gewicht der Ladung, mindestens jedoch für 10 000 kg zu entrichten ist, bleibt bis auf Weiteres für den Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Verkehr in Kraft.

Elberfeld, den 7. Januar 1884. (133)

Königliche Eisenbahndirection, zugleich Namens der Königlichen Eisenbahndirectionen (links- und rechtsrheinischen) zu Köln.

Die im dritten Nachtrage zum Tarifheft 2 für den **Galizisch-Norddeutschen Getreideverkehr** (gültig vom 1. Januar 1884) auf Seite 21 sub V enthaltenen Bestimmungen kommen erst vom 1. März cr. ab zur Anwendung.

Verschiedene Druckfehler-Berichtigungen, welche der qu. Nachtrag enthält, gelangen mit sofortiger Giltigkeit zur Einführung.

Nähere Auskunft über dieselben ertheilen die Versandstationen.

Breslau, den 9. Januar 1884. (134)

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, Namens der Deutschen Verbandverwaltungen.

Aachen-Jülicher Eisenbahn. Am 1. Februar cr. kommt das Tarifheft D zum Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Verbands-Gütertarif zur Einführung, enthaltend Frachtsätze für den Verkehr zwischen diesseitigen Stationen und Stationen der Niederländischen Staatsbahn, Rheinbahn und Centralbahn, der Holländischen Bahn und der Nordbrabant-Deutschen Bahn. Durch den neuen Tarif werden die bezüglichen Frachten des Bergisch-Märkisch-Niederländischen Gütertarifs vom 1. Januar 1880 und der Nachträge desselben aufgehoben. Druckexemplare des Tarifs sind bei den Verbands-Expeditionen käuflich zu haben.

Die Direction. (135)

Mit Gültigkeit vom 1. Januar cr. ist zum Ausnahmetarif für den **Transport Oberschlesischer Steinkohlen und Kokes** von diesseitigen Stationen nach Stationen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn vom 1. Februar 1883 der Nachtrag II in Kraft getreten. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze nach den Stationen Breslau (Freiburger Bahnhof), Gramschütz, Raudten und Glogau loco und transito. Exemplare sind durch die Versandstationen zu beziehen.

Breslau, den 8. Januar 1884. (136)

Direction der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung.

Der Artikel „Zuckerrübensamen" tarifirt im **Preussisch-Russischen Verbandsverkehre** von sogleich bis zum 1./13. März 1884 auf den Russischen Südwestbahnen auch bei Aufgabe von mindestens 5 000 kg pro Wagen zur Klasse 3.

Bromberg, den 5. Januar 1884. (137J)

Kgl. Eisenbahn-Direction.

Im **Südwestrussisch-Norddeutschen Verband-Güterverkehre** tarifirt von sogleich ab bis zum 1./13. März 1884 der Artikel „Zuckerrübensamen" auf den Transportstrecken östlich ab Schnittpunkt auch bei Aufgabe von mindestens 5 000 kg pro Wagen zur Klasse 3 an Stelle der Klasse 2.

Bromberg, den 5. Januar 1884. (138J)

Kgl. Eisenbahn-Direction Namens der Verbands-Verwaltungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr via Gotthard. Für Fensterglastransporte

in Wagenladungen von 10 000 kg von verschiedenen Deutschen Stationen nach Italien tritt am 16. d. Mts. ein ermässigter Tarif in Kraft. Gratis.

Strassburg, den 4. Januar 1884. (139)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Für die vorübergehende Unterbringung von Vieh in den auf unsern Bahnhöfen in Neustadt a./D., Zernitz, Karstaedt und Hamburg - Sternschanze hergestellten überdachten Viehbuchten wird, sofern das Vieh länger als zwölf Stunden in diesen Räumen verbleibt, vom 1. März 1884 ab ein **Standgeld** erhoben, dessen Höhe aus den auf den gedachten Stationen ausgehängten Plakaten zu ersehen ist.

Berlin und Hamburg den 4. Jan. 1884.
Die Direction. (140)

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn. Die am 2. Februar v. Js an dieser Stelle publicirte Ausnahmetarifirung für die Beförderung von Langholz im diesseitigen Localverkehr mit Gültigkeit bis Ende December v. Js. bleibt über dem 1. Januar hinaus bis auf Weiteres in Kraft.

Dieselbe Frachtberechnung wie für Langholz findet vom 1. Januar d. Js. auch bei Zusammenladung von Langholz und kürzeren Hölzern für das Gesammtgewicht Anwendung.

Dortmund, den 8. Januar 1884. (141)
Die Direction.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft (Oesterreichische Linien). Nachtrag III zum Theil II der Gebühren-Tarife für den Gütertransport im Localverkehre vom 1. Juni 1882. Mit 1. Februar 1884 wird der Nachtrag III zum Theil II der Gebührentarife für den Gütertransport im Localverkehre auf den Oesterreichischen Linien der Gesellschaft, giltig vom 1. Juni 1882, in Wirksamkeit gesetzt.

Dieser Tarifnachtrag enthält:
1. Den Ausnahmetarif No. 2 für Brennholz in Wagenladungen.
2. Die Refactie-Scala für Brennholzsendungen nach Lemberg.

Exemplare des Tarifnachtrages III können bei der gesellschaftlichen Centralleitung in Wien, bei der Betriebsdirection in Lemberg und in den Stationen der Oesterreichischen Linien der Gesellschaft bezogen werden.

Wien, den 1. Januar 1884.
Der Verwaltungsrath. (142)

K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Mit 20. Januar l. J. treten zum Norddeutsch - Sächsischen Verbandstarif die Nachträge VI und VII zu den Heften No. 1 und 2 in Kraft.

Diese Nachträge enthalten Aufnahme neuer Stationen, sowie Aufhebung von diversen Frachtsätzen.

Exemplare dieser Nachträge liegen in der Station Reichenberg als auch bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit.

Wien, am 4. Januar 1884.
Die Direction. (143)

Deutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Mit 20. l. M. tritt der Nachtrag XXII zum Deutsch-Oesterreichischen Verbandtarife Theil II und III vom 1. Januar 1880 in Kraft. Derselbe enthält anderweitige Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 7a (für Mühlenfabrikate) zwischen Brüsau-Brünnlitz einerseits und Stettin und Swinemünde andererseits, Ausnahmetarife für den Transport von Thonröhren etc., für Raffinad- und Pilézucker von Stationen der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Mährisch-Schlesischen Centralbahn; für Leder, Kupfer, roh, Zinn, Eisenröhren, Bier, Twiste, Glaswaaren, Erdwachs und Vitriol, Alaun, Bleche und Schwefel und endlich Frachtsätze des Specialtarifs I für den Verkehr mit der Station Zauchtl.

Exemplare können bei den Verbandsverwaltungen und namentlich auch bei der Verkehrsdirection der privilegirten Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien, I Pestalozzigasse 8, bezogen werden. (144 RM)

A. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 20. Januar 1884 tritt ein Nachtrag III zu dem ab 15. Februar 1882 giltigen Specialtarif für Getreide etc. zum Galiz.-Oesterr.-Böhm. Gemeinschaftsverkehr in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:
Frachtsätze für die in den Verband neu aufgenommenen Stationen Eisenberg, Grulich, Hannsdorf, M. Neustadt, M. Schönberg, Petersdorf und Zöptau der Mährischen Grenzbahn im Verkehre mit Krakau (Kaiser Ferdinands-Nordbahn) und Stationen der Galiz. Bahnen, ferner
Eliminirung der für den Verkehr mit Kladno (Alt-) im Haupttarife, sowie im Nachtrage I und II enthaltenen Frachtsätze, endlich
Druckfehlerberichtigungen.

Wien, den 5. Januar 1884. (145)

A. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 20. Januar 1884 tritt ein Ausnahmetarif für den Transport von Eisen u. Stahl etc. zwischen den Stationen Bielitz, Olmütz, Ostrau, Teschen, Trynietz und Zöptau einerseits und Stationen der K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb andererseits in Wirksamkeit.

Mit dem Tage der Einführung dieses Ausnahmetarifs tritt der ab 15. November 1879 giltige gleichlautende Tarif ausser Kraft.

Wien, den 5. Januar 1884. (146)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Für Rücktransporte von Märzdorf (M. G. B.) nach Tetschen trans. wird 14 Tage nach erfolgter Publication, für die Dauer bis Ende December 1884, im Reclamationswege der Frachtsatz von 0,78 ℳ pro 100 kg bei Zahlung für mindestens 10 000 kg pro Waggon unter der Bedingung gewährt, dass die Transporte für **Dresden loco** bestimmt sind.

Wien, am 5. Januar 1884.
Die Betriebs-Direction. (147)

II. Personen- und Gepäckverkehr.

Aachen - Jülicher Eisenbahn. Die Specialbestimmungen zu dem Betriebsreglement in unserem Local - Personentarif werden wie folgt ergänzt:

Ein Retourbillet, mit welchem eine Preisermässigung verbunden ist, ist zur Rück- resp. Weiterreise nur für diejenige Person gültig, welche mit demselben die Reise angetreten hat.

Die Direction. (148)

III. Submissionen.

Lieferung von Brettersäumlingen. Die Lieferung von etwa 1 850 cbm Brettersäumlinge zum Anheizen der Locomotiven soll vergeben werden. Die Lieferungsbedingungen sind bei der Magazin-Hauptverwaltung in Chemnitz zu erfahren. Angebote mit der Aufschrift „Submission für Säumlinge" sind bis zum 1. Februar ds. Js., Abends 6 Uhr, an die unterzeichnete Königliche Generaldirection einzureichen. Die Oeffnung der Angebote findet am 2. Februar, Früh 10 Uhr, statt. Die Anbieter sind bis zum 15. Februar ds. Js. an ihre Gebote gebunden; wer bis dahin Mittheilung nicht erhält, hat das Angebot als erledigt zu betrachten.

Dresden, am 3. Januar 1884. (149)
Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

IV. Verkauf von Altmaterialien.

Die im Bereiche des unterzeichneten Königlichen Eisenbahn - Betriebs - Amtes angesammelten, für Eisenbahnzwecke nicht mehr verwendbaren alten Oberbau- und Baumaterialien als:

Schienen, Guss-, Schmelz- u. Schmiedeeisen, Eisenblech, Eisendraht, Zink, Kupfer, Messing und diverse andere Materialien

sollen im Wege der Licitation verkauft werden.

Versiegelte Offerten mit der Aufschrift: „Offerten auf den Ankauf alter Materialien" sind bis zum 23. Januar 1884, Vormittags 10 Uhr, an uns einzureichen. Die Eröffnung der Offerten findet am 24. Januar 1884, Vormittags 10 Uhr statt.

Die Verkaufsbedingungen nebst specieller Uebersicht der zum Verkauf kommenden Materialien und die Offertenformulare sind auf portofreie Anfragen gegen Erstattung der Copialien mit 1 Mark von dem Büreau-Vorsteher Kersten in Stettin, Carlstrasse 1 zu beziehen. Je ein Exemplar derselben liegt in der Redaction des Deutschen Submissions - Anzeigers, der Submissionszeitung „Cyclop", des Centralblattes der Bauverwaltung, im Büreau des Berliner Baumarkts, in der Börsen-Registratur in Berlin und bei dem Magazinverwalter Petzold in Stettin, Berliner Bahnhof, zur unentgeltlichen Einsichtnahme aus.

Stettin, den 17. December 1883. (150J)
Königliches Eisenbahn-Betriebs-Amt Berlin-Stettin.

Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt. Wir beabsichtigen
ca. 662 000 kg alte ausrangirte Schienen und Schienenenden verschiedener Profile,
ca. 3 250 kg alte ausrangirte Herzstücke,
ca. 42 600 kg div. ausrangirtes Kleineisenzeug,
ca. 900 kg altes Zinkblech und
ca. 550 kg altes Blei
im Submissionswege zu verkaufen und haben zu diesem Behufe Termin auf

Dienstag, den 22. Januar, Vormittags 9 Uhr

anberaumt.

Verkaufsbedingungen nebst Verzeichniss der zum Verkauf gestellten Materialien können in der Calculatur des hiesigen Betriebsamtes eingesehen und von derselben gegen Einsendung von 50 ₰ Copialiengebühren bezogen werden.

Erfurt, den 31. December 1883. (151)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

Ein junger Mann,
militärfrei (Einj.-Freiwill.), seit 2¼ Jahr in der Verwaltung hervorragender **Werke der Granit-Industrie** Schlesiens als Volontair thätig, sucht, vertraut mit sämmtlichen Comptoirwissenschaften und einiger Fachkenntniss, Stellung in derselben oder ähnlicher Branche. Derselbe würde sich auch für **Baugeschäfte** jeder Art qualificiren.
Gefällige Anerbieten beliebe man unter **X. Y. Z. 555** an die Expedition dieser Zeitung zur Weiterbeförderung zu richten.

Knallsignale (Petarden) in vorschriftsmässiger Ausführung liefern seit Jahren an fast sämmtliche in- und ausländische Eisenbahnen
M. Selig junior & Co.,
Berlin NW., Karlstrasse 20.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.

Drahtzieherei, Drahtseilerei,



Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.

Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.



(Patent Steel Barb Fencing.)



-Havana-Cigarren
bei
Max Weil, Berlin W.,
Kronen-Str. 44.

GANZ & Comp.
Eisengiesserei u. Maschinen-Fabriks-Actien-Gesellschaft
in Ofen und Ratibor.

Hartguss-Räder und **Herzstücke,** Eisenbahn-Oberbau- und Hochbau-Eisenbestandtheile, mechanische Ausrüstungen, Rohguss und Maschinenarbeiten, **Walzenstühle** und Mühlenbestandtheile.

Gebr. Körting,
HANNOVER.

31 Auszeichnungen.

Filialen:
Wien, Paris, Manchester, Berlin, London, Stockholm, Petersburg und Barcelona.

Anordnung einer Wasserstation
vermittelst
Pulsometer.

Vortheile:
1. Grösste Billigkeit, da nur das Graben des Brunnens erforderlich.
2. Keinerlei Kosten für Unterhaltung oder Betrieb.
3. Grösste Betriebssicherheit.

Universal-Injectoren mit Speisewasser-Vorwärmung
(über 8400 Stück im Betriebe).
Automatische Vacuum-Bremsen, sowie **Ejectoren** für alle übrigen **Bremsen.**
Rippenheizkörper für Werkstätten, Bureauräume etc.
Central-Heizungsanlagen nach eigenen Systemen.
Prospecte, Kostenanschläge & Heizungsprojecte umgehend gratis!

Gehärtetes Tafelglas
Presshartglas,
sehr empfehlenswerth durch **bedeutende Widerstandsfähigkeit gegen Stoss, Druck, Wurf und Temperaturdifferenzen zu**
Bedachungen, Locomotiv- und Wagenfenstern, Signal- und Laternenscheiben,
auch mit transparenten Stationsnamen und anderen Bezeichnungen versehen sowie
gebogene Scheiben jeder Art für Reflecteurs etc.
liefert billigst
Dresden, Freibergerstrasse 43.
Dresdner Glasfabrik
Friedr. Siemens.

Als Schutzmittel gegen

Verwehungen der Bahnlinien

legt man jetzt (hauptsächlich in England)

Weidenzäune

an.

Dieselben erfüllen den Zweck vollkommen und geben ausserdem eine vorzügliche Rente, (nach Scaling 40 ₰, nach Sprengel 50 ₰ per Meter) da Bind- und Flechtweiden überall und stets gesuchtes Material sind.

Die **Blutweide** ist diejenige Sorte, welche sich wegen kräftigen Wuchses ihrer langen astreinen Ruthen, bei bescheidenen Ansprüchen, bezüglich Bodens, am meisten bewährt hat. — Wir offeriren aus unseren Kulturen fertig geschnittene Stecklinge:

1000 Stück mit ℳ 8,00. 10000 Stück mit ℳ 75,00.

Auch von andern Weidensorten ist Steckholz abgebbar und dienen wir gern mit Verzeichniss.

Gebrüder Born, Erfurt.

No. 1. Jahrgang 1884. **Berlin, am 12. Januar 1884.**

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 10. Januar Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale welche zur Aufklärung dienen können).
1	A B	9486	1	Kiste	? —	56,5	1	Langenweddingen	K.E.-D. Magdeburg	
2	AB	6926	1	Fass	leer —	101	2	Hamm	Rechtsrh. Köln	
3	A E	—	1	„	gefüllt —	70	3	Köln	Linksrh. Köln	
4	A T	3	1	Korb	Kleider —	33	4	Halle	K.E.-D. Magdeburg	mit Packtuch überspannt.
5	B	3	1	Geflügelkorb	leer —	8,5	5	Nürnberg	Bayer. Staatsb.	
6	B	476	1	Pack	alte Decke aus Hopfensäcken	40	6	Mannheim	Badische Stsb.	
7	B	14	1	Collo	Ofentheile —	1,5	7	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
8	B C	1864	1	Korb	Schraubenschlüssel —	11	8	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	beschr. Haspe.
9	B C	8014	1	Kiste	leer —	14	9	Magdeburg C. B.	K.E.-D. Magdeburg	
10	B L	—	1	Ballen	Häute —	59	10	Crefeld	Linksrh. Köln	
11	B R	—	1	Stab	Rundeisen —	9	11	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Hannover	
12	B R & Co	2649	1	Kiste	? —	55	12	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
13	C H	4447	1	„	? —	96	13	Hamburg	K. E.-D. Hannover	beschr. Stade.
14	C S	4386	1	„	? —	36	14	Venlo	Linksrh. Köln	
15	C W	—	1	„	? —	22	15	Braunsberg	K. E.-D. Bromberg	
16	D Z W W	271 41	2	Stück	Vorsatzbretter —	?	16	Kreuz	„	
17	E H	2055	1	Kiste	? —	60	17	Crefeld	Linksrh. Köln	
18	F	1035	1	„	leer —	30	18	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	beschr. Köln.
19	F	5673	1	Korb	Zucker —	16	19	Ulflingen	Elsass-Lothring.	
20	F B	—	1	Pack	Säcke —	49	20	Anvers Nord	Grand Centr. Belge	
21	F K	28	1	Sack	Kartoffeln und Möhren	38	21	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
22	F M	91/93	3	Fässer	Wein —	165	22	Halle	K.E.-D. Magdeburg	beschr. Salerno Italien.
23	F M	519	1	Kiste	? —	—	23	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
24	F M P	1 2505	1	„	leer —	8	24	Wetzlar	Rechtsrh. Köln	ab Hagen bekl. Aprath-Minden.
25	F N	947	1	„	leere Kisten —	23	25	Minden	K. E.-D. Hannover	
26	F R	347	1	„	? —	115	26	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
27	F S	2465	1	„	leere Cigarrenkistchen	19	27	Pforzheim	Badische Stsb.	
28	G	122	1	Ballen	Schafwolle —	44	28	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
29	G B	814	1	Kiste	? —	60	29	Würzburg	Bayer. Staatsb.	
30	Gebr. L	16971	1	Fass	leer —	16	30	Löhne	K. E.-D. Hannover	
31	Gebr. Sch	—	1	„	leer —	8	31	Gesecke	„	mit Kreide beschrieben J G. bezettelt Elberfeld-Gesecke.
32	G F O	102	1	Collo	Gewichte —	9	32	Neustettin	K. E.-D. Bromberg	
33	G G	5365	1	Ballen	Pappe —	17	33	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	beschr. Hagen.
34	G L	—	1	Kiste	— —	11	34	Deutz K. M.	Rechtsrh. Köln	
35	G M	7347 7349	2	Pack	4 Rohrstühle —	24	35	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	beschr. Elberfeld.
36	G S	15	1	Fass	gefüllt —	113	36	Köln	Linksrh. Köln	
37	G V	28	1	Kiste	leer —	8	37	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	beschr. Düsseldorf.
38	H	1	1	Stange	Eisen —	43	38	Ulflingen	Elsass-Lothring.	
39	H	8	1	Ballen	Nüsse —	96	39	Breslau	Bresl.-Schw.-Freib.	
40	H	—	1	—	gusseis. Rohr —	11	40	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	
41	H	823	1	Kiste	? —	—	41	Hagen	„	
42	H B	—	1	Sack	Säcke —	30	42	Obernd.-Schweinf.	Bayer. Staatsb.	Landshut bezett.
43	H C	286	2	Colli	Eisen —	55	43	Walcourt	Grand Centr. Belge	
44	H C	1966	1	Kiste	? —	72,5	44	Cottbus	K.E.-D. Erfurt	
45	H K	121	1	„	Leim —	9	45	Hamont	Grand Centr. Belge	
46	H K	1521	1	Ballen	? —	62	46	Aachen	Linksrh. Köln	
47	H P	748	1	—	Schaar —	2,5	47	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
48	HB	1/2	2	Körbe	Emballage —	22,5	48	Wanne	Rechtsrh. Köln	
49	H S M F	696	1	Kiste	? —	?	49	Vlissingen	Niederländ. Stsb.	
50	J C	846	1	Ballen	Nüsse —	37	50	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	
51	J F L	9285	1	Kiste	l. Cigarrenkistchen —	23	51	Düsseldorf	„	
52	J G	1544	1	„	? —	26	52	Mülheim a/Rhein	„	
53	J M	251	1	Ballen	Hopfen —	97,5	53	Landau a/I.	Bayer. Staatsb.	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
54	J S	6	1	Ballen	Sackleinen —	6	54	Ruhrort Rhein	Rechtsrh. Köln	
55	K	2772	1	Stab	Stahl —	—	55	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
56	K F	1509/1511 1512	1 2	— Rollen	Drahtgitter — Papier —	38 52	56	Obernd.-Schweinf.	Bayer. Staatsb.	
57	L	5112	1	Ballen	? —	27	57	Saarbrücken	Linksrh. Köln	
58	L A F	2945	1	Kiste	leer —	2	58	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln	
59	L J	767	1	Bund	Bretter —	15	59	Pforzheim	Badische Stsb.	
60	L N H R	5460 10	1	Kiste	leer —	12	60	Deutz	K. E.-D. Elberfeld	
61	M	1/2	2	Pack	Säcke —	45	61	Deutz K. M.	Rechtsrh. Köln	
62	M	III	1	Kiste	gefüllt —	7	62	Trier	Linksrh. Köln	
63	M	1	1	Sack	29 leere Säcke —	18,5	63	Amberg	Bayer. Staatsb	
64	M	683	1	Ballen	Garn —	32	64	Crefeld	Linksrh. Köln	
65	M	1152	1	—	gusseis. Kohlenkasten	15,5	65	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
66	M	7218	1	Kiste	? —	39	66	Steele	„	
67	M	8548	1	Fass	? —	48,5	67	Obernd.-Schweinf.	Bayer. Staatsb.	Eppstein-Chemnitz bezettelt.
68	M C	594/5	2	Bund	Gasröhren —	11	68	Crefeld	Linksrh. Köln	
69	M T	977	1	Kiste	? —	30	69	Soest	K. E.-D. Hannover	
70	N	—	1	Stück	Gasrohr —	13,5	70	Asch	Bayer. Staatsb.	
71	N	2848	1	Fass	Petroleum —	150	71	Naumburg	K. E.-D. Erfurt	
72	N K	101	1	Stück	Haarbesen —	1	72	Dt. Krone	K. E.-D. Bromberg	
73	N P S	5922	1	Ballen	? —	45	73	Kolmar i/Pr.	„	
74	O F	—	1	Kiste	leer —	2,5	74	Holzminden	Braunschweig.	
75	O S	6289	1	Fass	leer —	—	75	Strassburg	Elsass-Lothring.	
76	P	—	1	Kiste	Rosinen —	30	76	Breslau	Bresl.-Schw.-Freib.	
77	P	691	1	Fass	Petroleum —	180	77	Aix	Grand Centr. Belge	
78	P	691	1	Bund	13 Schaufeln —	15	78	Schalke K. M.	Rechtsrh. Köln	
79	P C N	5545	1	Korb	Branntwein —	48	79	Ulflingen	Elsass-Lothring.	
80	P E	14191	1	Kiste	Conserven —	28	80	Dudweiler	Linksrh. Köln	am 24/12. Zug 305 aus Wagen 12783 K. O. entladen.
81	S	1/3	3	Stück	Sackkarren —	—	81	Hamburg Güt.-Exp	Lübeck-Hamburg.	
82	S	7	1	Ballen	Wollabfälle —	20	82	Bettingen	Elsass-Lothring.	
83	S	8	1	Pack	Schüppen —	12	83	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
84	S	96	1	—	eis. Kugel zu einer Hängelampe	5	84	Bremerhafen	K. E.-D. Hannover	beschr. Colmar.
85	S	51/105 51/106	4	Rollen	Packleinen —	144	85	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
86	S B	772 3529	2	—	eiserne Rungen mit Zubehör	—	86	Leipzig Th.	K. E.-D. Erfurt	
87	S S	79 v. 5	1	Fass	Cichorien —	—	87	Ulflingen	Elsass-Lothring.	
88	T U	817	1	Kiste	Kleidung —	49	88	Braunschweig	Braunschweig.	
89	V D H	76	1	Pack	? —	450	89	Venlo	Niederländ. Stsb.	
90	V & W	7703	1	Kiste	Schirme —	15	90	Kevelaer	Linksrh. Köln	
91	W	—	2	Colli	Eisen —	50	91	Heide	Holstein. Marschb.	
92	W B	40	1	Kiste	? —	—	92	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	
93	W B	1503	1	Ballen	? —	121	93	Aachen	Linksrh. Köln	
94	W J C	1189	1	Wagen	Erze —	10 000	94	Berzée	Grand Centr. Belge	
95	W N M	—	2	—	Schaufeln —	4	95	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
96	W P	1806	1	—	rundes Stück Stahl —	21,5	96	Remscheid-Hasten	„	
97	W R C	346	1	Fass	Nägel —	55	97	Anvers Bs.	Grand Centr. Belge	beschr. Hagen.
98	W S	1225	1	Korb	leer —	2,5	98	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
99	Z	47/49	3	Säcke	Schuhpinnen —	102	99	Neuss	Linksrh. Köln	
					B. Colli m. Adressen sign.					
100	Bordel Station Hagen	—	1	—	Privatdecke —	—	100	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
101	C. B. Müller & Co. Geestemünde	—	6	Säcke	Hafer —	432	101	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppenrevis.
102	E. O. Amberg	14	1	Essigfass	leer —	26	102	Amberg	Bayer. Staatsb.	
103	F. L. Lahr	107	1	Pack	5 leere Körbe —	5	103	Heidelberg	Badische Staatsb.	
104	Frühling	—	1	Koffer	? —	14	104	Obernd.-Schweinf.	Bayer. Staatsb.	Braunschweig bez.
105	Gastgeber Helmbold	—	1	Korb	Bier —	20	105	Dortmund Rh.	Rechtsrh. Köln	
106	Gebrüder Müser	—	1	Fass	leer —	45	106	Langendreer Rh.	„	
107	Gebr. Wolfgang	—	1	„	? —	5	107	Insterburg	K. E.-D. Bromberg	
108	Güterglück	363	1	—	Decke und 3 Stränge	—	108	Leipzig B. A.	K. E.-D. Erfurt	
109	Hagen	—	1	—	Eisenplatte —	132	109	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
110	Harzblei	53213	1	—	Bleikloben —	71	110	Hönebach	K. E.-D. Erfurt	auf der Strecke gefunden
111	Homburg	1623	1	—	leeres Bierfass —	30	111	Essen	K. E.-D. Elberfeld	
112	J. Spranke	—	1	Fass	leer —	18	112	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
113	K Hagen	4	1	Sack	Kartoffeln —	87	113	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
114	M Essen	—	1	—	Ofenrost —	—	114	Bochum	"	
115	M Essen	—	1	—	Ofenrost —	—	115	"	"	
116	M M Gladbach	1790	1	Kiste	Steine —	33	116	Mülheim a/Rhein	"	
117	M. Zöfferer Zwittau	—	1	Pack	alte Säcke —	—	117	Halbstadt	Bresl.-Schw.-Freib.	
118	Rich. Kretzer Isselburg	—	1	"	2 Körbe —	8	118	Empel	Rechtsrh. Köln	
119	Roth	—	1	Korb	— —	10	119	Schlettstadt	Elsass-Lothring.	
120	Samuel Pawelcyk in Olschinen b. Friedrichsfelde in O/Pr.	—	1	Kiste	? —	11,5	120	Cottbus	K. E.-D. Erfurt	
121	Simbach	71	1	Kistchen	Kleider —	27	121	Kufstein	Bayerische Stsb.	Bertha v. Baum bez.
122	Stat. Wilhelmshütte Warstein	146	1	Kiste	eis. Closet —	28	122	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppenrevision
					C. Colli m. Nummern sign.					
123	—	9	1	"	Eisenwaaren —	56	123	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
124	—	10	1	—	Verzierung zu einem Schrank	0,3	124	Wesel	Rechtsrh. Köln	
125	—	105	1	Pack	leere Körbe —	42	125	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
126	—	124	1	Kiste	? —	70	126	Obernd.-Schweinf.	Bayerische Stsb.	
127	—	1569	2	—	Pflugschaare —	3	127	Duisburg B. M.	Rechtsrh. Köln	
					D. Colli mit Figuren sign.					
128	rother Strich	—	1	Stück	eisernes Rohr —	70	128	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
129	A	1552	1	Kiste	? —	45	129	Würzburg	Bayerische Stsb.	
130	E	1141/2	2	Ballen	? —	94 141	130	Trier	Linksrh. Köln	
131	G	21606	1	Colli	? —	24	131	Schlawe	K. E.-D. Bromberg	
132	S	4129	1	Kiste	? —	43	132	Neustettin	"	
133	EB S	3610	1	"	? —	17	133	Steele	K. E.-D. Elberfeld	
134	SCJ	35/6	2	Kisten	gefüllt —	270	134	Köln	Linksrh. Köln	
135	◇	1643	9	Bund	Stützen —	—	135	Deutz	K. E.-D. Elberfeld	
136	H & R	15757	1	Ballen	Tabaksblätter —	80	136	Leipzig	K. E.-D. Magdeburg	
					E. Colli ohne Signatur.					
137	—	—	1	Pack	Besen —	8	137	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
138	—	—	1	Ballen	Bettzeug —	6	138	Ulflingen	Elsass-Lothring.	
139	—	—	1	—	Blechflasche, leer, alt	1	139	Halle	K. E.-D. Magdeburg	
140	—	—	1	—	Mattpacken geraspeltes Blauholz	71	140	Lübeck G.-E.	Lübeck-Büchener	bei Bodenrevision vorgefunden.
141	—	—	1	—	Bügelbrett —	5	141	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
142	—	—	1	—	Bufferstange —	—	142	Berlin L. Eilg.	K. E.-D. Magdeburg	
143	—	—	1	Schliesskorb	Damengarderobe —	55	143	Hannover	K. E.-D. Hannover	bez. Eisenach-Hannover No. 165, angeblich aus Aug. 82.
144	—	—	2	—	Dampfkessel —	—	144	Saarbrücken	Linksrh. Köln	
145	—	—	2	—	Sessel —		145			
146	—	—	1	Stab	Eisen —	5	146	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
147	—	—	4	Stück	Eisen —	7,5	147	Wanne	"	
148	—	—	2	Tafeln	Eisenblech —	17	148	Günzach	Bayerische Stsb.	
149	—	—	1	Stange	Eisen —	9	149	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
150	—	—	1	—	Eisenplatte —	45	150	Berlin L. Eilg.	K. E.-D. Magdeburg	

Laufende Nr.	Der Colli						Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur		Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.		Station.	Name der Bahn.	
	Marke.	Nr.								
151	—	—	1	Fass	Farbe —	133	151	Mannheim	Badische Stsb.	
152	—	—	1	„	leer —	27	152	Maestricht	Grand Centr. Belge	
153	—	—	1	—	leeres Fass —	13	153	Posen	K. E.-D. Bromberg	
154	—	—	3	Bund	Feilenstahl —	86	154	Hagen	K. E.-D Elberfeld	
155	—	—	2	—	Förderwagenachsen —	20	155	Bochum	„	
156	—	—	1	—	Fusstritt —	6	156	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
157	—	—	1	—	Gewichtsstück —	10	157	Haardt	K. E.-D. Elberfeld	
158	—	—	1	Ring	Gummi- u. Eisenringe	9	158	B. Borbeck	Rechtsrh. Köln	
159	—	—	1	Sack	Hefe —	25	159	Anvers Est	Grand Centr. Belge	auf der Strecke gefunden.
160	—	—	4	„	Holzmehl —	62	160	Wittenberg	K. E.-D. Erfurt	
161	—	—	1	„	Holzzeugmasse —	73	161	Letmathe	K. E.-D. Elberfeld	
162	—	—	1	Ballen	Hopfen —	130	162	Lierre	Grand Centr. Belge	
163	—	—	2	Körbe	leer —	4	163	Vireux	„	
164	—	—	1	—	brauner Koffer —	?	164	Vlissingen	Niederländ. Stsb.	
165	—	—	1	—	grauer Koffer —	?	165	„	„	
166	—	—	3	Stück	leere Kübel —	7	166	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
167	—	—	1	—	Leine —	—	167	Oberlahnstein	K.E.-D. Frankf. a/M.	
168	—	—	1	—	Leine, 14,14 m lang —	—	168	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
169	—	—	30	Stück	Mauersteine —	—	169	Sebaldsbrück	K. E.-D. Hannover	
170	—	—	5	Fässer	ansch. Oel —	—	170	Langendreer	K. E.-D. Elberfeld	
171	—	—	1	—	Ofentopf —	3	171	Sichem	Grand Centr. Belge	
172	—	—	1	—	Perpendickel —	—	172	Sangerhausen	K.E.-D. Frankf. a.M.	
173	—	—	6	Stück	Pfannen —	14	173	Scherfede	K. E.-D. Elberfeld	
174	—	—	1	—	gusseis. Rädchen —	2,5	174	Breslau	K. E.-D. Berlin	
175	—	—	1	—	eiserner Rahmen —	40	175	Mannheim	Badische Stsb.	
176	—	—	1	Collo	Riementheile —	2	176	Stockach	„	
177	—	—	1	—	eis. Rohr —	7,5	177	Magdeburg C. B.	K.E.-D. Magdeburg	aus Wag. Elsass-Lothr. 11411.
178	—	—	1	—	desgl. —	5,5	178	Görlitz	K. E.-D. Berlin	
179	—	—	1	—	eis. Rost —	26	179	Mannheim	Badische Stsb.	
180	—	—	1	—	Schwungrad —	27	180	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
181	—	—	1	Pack	Sensen —	5	181	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
182	—	—	1	Bürde	10 Stäbe Stahl —	53	182	Düsseldorf	„	
183	—	—	1	Stück	Stahl —	11	183	Bochum	„	
184	—	—	1	„	desgl. —	13	184	Bremerhafen	K. E.-D. Hannover	
185	—	—	19	—	Strohwische —	—	185	Oberndf.-Schweinft.	Bayer. Staatsb.	
186	—	—	1	—	eisern. Thürband —	4,5	186	Hanau	K.E.D. Frankf. a/M.	
187	—	—	1	—	defecte Tragfeder —	83	187	B. Borbeck	Rechtsrh. Köln	
188	—	—	2	—	Unterlageklötze —	—	188	Dortmund Rh.	„	
189	—	—	1	—	Wagendecke —	—	189	Gr. Gottern	K. E.-D. Erfurt	auf der Strecke gefunden.
190	—	—	1	Stange	Walzeisen —	190	190	Oberleschen	K. E.-D. Berlin	
191	—	—	1	—	Wassermesser, besteh. aus ein. 5 m lang. Holzleiste mit 2 eisern. Handhaben. Dieselbe ist m. Centimetereintheilung versehen. Quest. Leiste war auf d. Laufbrett des Packwagens der Linie Basel-Frankfurt a/M. via Weissenburg - Mainz befestigt.	—	191	Frankfurt a/M. Westbahnhof	Main-Neckarbahn	
192	—	—	2	Pack	Wiege- rsp. Fleischmesser	11	192	Aplerbeck	K. E.-D. Elberfeld	
193	—	—	1	Stück	Winkeleisen —	—	193	Bochum	„	
194	—	—	1	Rolle	Zink —	21	194	Mannheim	Badische Stsb.	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	E S	40	1	Pack	Besen —	9	1	Igló-Lőcse	Kaschau-Oderberg	seit 25/12.
2	F	—	2	Stück	Falzplatten —	0,72	2	Sternberg	Mährische Grenzb.	
3	H	—	2	Ballen	leere Säcke —	37	3	Poprad	Kaschau-Oderberg	v. Kassa seit 25/12.
4	J Sch	385. 456.	1	Kiste	? —	19,5	4	Markusfalva	„	seit 18/12.
5	K	251	1	„	? —	122	5	Eperjes	„	von Troppau seit 20/12.
6	L	1	1	Fässchen	Gurken —	5	6	Teschen	„	seit 22/12.
7	N	132	1	Kiste	? —	162	7	Ruttka	„	seit 21/12.
8	N N	6	1	Pack	Bürstenbesen —	8	8	Kassa	„	seit 20/9
9	Hirschmann et Wildner	—	1	„	leere Säcke —	27	9	Ruttka	„	von M. Keresztes seit 19/11.
10	Karwin	—	1	Fass	gebraucht —	28	10	Oderberg	„	seit 5/12.
11	—	—	1	Pack	10 Besen —	7,5	11	L. Szt. Miklos	„	seit 26/12.
12	—	—	1	Fass	gebraucht —	17	12	Ruttka	„	seit 15/9.
13	—	—	6	Stück	Falzplatten —	25	13	Zsolna	„	seit 25/12.
14	—	—	1	Sack	alte Ketten —	50	14	Kassa	„	seit 21/9.
15	—	—	34	Stück	Ketten —	255	15	„	„	von Margitfalu seit 9/11.
16	—	—	1	—	Radelkette —	15	16	Oderberg	„	seit 4/12.
17	—	—	1	—	hölzerne Stange mit eis. Ring und Haken	0,5	17	„	„	seit 23/11.
18	—	—	1	Pack	Winkeleisen —	53	18	Kassa	„	seit 21/9.
19	—	—	1	Sack	Zwetschen —	78	19	Ruttka	„	v. Rózsahegy seit 8/12.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Kohl zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 32.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 5. 1884.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pranumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.
Sammtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 16. Januar 1884.

Ergebnisse des Betriebes der Preussischen Staatseisenbahnen im Jahre 1882/83.

Nach dem soeben ausgegebenen Berichte über die Ergebnisse des Betriebes der Preussischen Staatseisenbahnen im Jahre 1882/83 hat sich die Gesammtlänge derselben von 11 457,61 km auf 14 093,27 km erhöht, welche ein Anlage-Capital von 4 392 427 935 ℳ. und pro Kilometer Bahnlänge von 311 668 ℳ. in Anspruch genommen haben. Davon fallen 2 424,30 km auf den Ankauf von Privatbahnen und 241,02 km auf neu gebaute Strecken; abzusetzen sind 5,68 km in Folge anderweiter Berechnung der Länge und 23,98 km in Folge der Ausserbetriebsetzung einzelner Strecken.

Nach Ablauf des Betriebsjahres bis zur Erstattung des Berichtes sind noch 392,18 km Bahnen eröffnet.

Die Länge der unter Preussischer Staatsverwaltung stehenden, für Rechnung des Staates betriebenen Eisenbahnen — also zuzüglich gemeinschaftlicher und gepachteter und abzüglich verpachteter Strecken — betrug 14 622,27 km, im mittleren Jahresdurchschnitte 14 492,36 km; ausserdem wurden 331,45 km Bahnen für nicht öffentlichen Verkehr betrieben.

Die Gesammteinnahmen der Staatseisenbahnen haben betragen 495 018 588 ℳ.; diejenigen der schon im vorigen Jahre auf Staatsrechnung verwalteten Eisenbahnen sind auf 388 365 287 ℳ. gegen 362 734 942 ℳ. — also um 25 630 345 ℳ. (7,1 pCt.) gestiegen.

Von dieser Vermehrung fallen 5 235 126 ℳ. auf den Personen- und 21 237 493 ℳ. auf den Güterverkehr, während die sonstigen Einnahmen sich um 842 274 ℳ. vermindert haben.

Von der Gesammteinnahme fallen auf den

Personenverkehr (incl. Gepäck und Hunde) 125 454 235 ℳ.
Güterverkehr . . . . 338 378 538 „

Die eigentlichen Personenverkehrs-Einnahmen vertheilen sich auf

	ℳ.	für Personen	für Personen-Kilometer
I. Classe mit . . .	7 825 456	1 240 151	92 799 463
II. „ „ . . .	36 329 143	14 354 490	641 187 609
III. „ „ . . .	50 431 619	63 318 987	1 460 869 831
IV. „ „ . . .	24 075 460	34 087 594	1 137 171 888
Militär mit	3 029 261	3 415 927	205 652 156

Die durchschnittliche Einnahme aus dem Personenverkehr betrug

pro Kilometer Bahnlänge . . . . 8 613 ℳ.
für jede beförderte Person . . . . 1,05 „
pro Personen-Kilometer . . . . 3,44 ₰
pro Achskilometer der Personenwagen . . . 15,4 „

Die Güterverkehrs-Einnahmen vertheilen sich auf

Eilgut und Expressgut mit . . . . . . 9 367 435 ℳ.
Frachtgut mit . . . . 303 942 715 „
Postgut mit . . . . 1 343 537 „
Vieh mit . . . . 11 900 352 „
Militärgut auf Requisitionsschein, frachtpflichtiges Dienstgut und Nebenerträge mit. . . . . 11 824 499 „

Im Ganzen sind gefahren 101 612 308 t und 7 955 323 192 Tonnenkilometer; dieselben vertheilen sich auf:

I. Nach dem einheitlichen Normaltarife

	Tonnen		Tonnenkilometer		Einnahme pro Tonne ℳ	Einnahme pro Tonnenkm ₰
1. Eil- u. Expressgut .	387443	10608666	37483845	1032859648	22,47	23,23
2. Stückgut .	4386022		407486401		11,09	11,93
3. Frachtgut Classe AI	1305483		154505464		8,47	7,16
4. Frachtgut Classe B .	1643986		206431146		7,97	6,35
5. Frachtgut Classe AII	2885732		226948792		4,49	5,71
6. Specialtarife I-III	—	30614328	—	2216685927	2,65	3,66
II. Nach Ausnahme- und sonstigen abweichenden Tarifen						
1. Eil- u. Expressgut in Wagenladungen von mindestens 5 t	215704	60389314	20055872	4705781617	8,18	8,71
2. Wagenladungen v. mindestens 10 t	60163610		4685725745		2,26	2,91
Für alle Classen					3,09	3,94

Von dem ganzen Güterverkehr fällt nahezu die Hälfte auf den Kohlenverkehr, nämlich 49 671 298 t und 3 627 498 139 tkm.

Die allgemeinen Tarifclassen spielen im Vergleich zu den Special- und Ausnahmetarifen in Tonnenzahl (10 608 666 gegen 90 993 642) und Tonnenkilometern (1 032 859 648 gegen 6 922 067 544) eine untergeordnete Rolle.

Die durchschnittlichen Einnahmen aus dem Güter- und Viehverkehr haben betragen:

pro Kilometer durchschnittlicher Betriebslänge (für den Güterverkehr) . . . . 23 522 ℳ

pro Achskilometer der Güterwagen . . . . . . 9,3 ₰

Die Gesammtausgaben der Staatseisenbahnen haben betragen . . . . 268 763 365 ℳ, für eine mittlere Betriebslänge von 14 492,36 km also pro Kilometer 18 545 ℳ, für 1 000 Nutzkm 2 345 ℳ und für 100 000 auf den eigenen Betriebsstrecken geleisteten Achskilometer 5 616 ℳ.

Für die in beiden Rechnungsperioden, der vorigen und der laufenden, in Betrieb gewesenen Bahnen, betrugen die Ausgaben:

	im Ganzen	pro Kilometer	pro 1 000 Nutzkilometer	pro 100 000 Wagen-Achskilometer
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
1881/82	197 643 152	16 981	2 362	5 531
1882/83	213 194 043	18 123	2 318	5 501
also mehr	15 550 891 [1])	1 142 [2])	44	30

Die Ausgaben der gesammten Staatseisenbahnen vertheilen sich auf die

allgemeine Verwaltung	mit	27 016 038 ℳ
Bahnverwaltung	„	82 027 490 „
Transportverwaltung	„	159 719 837 „

Die persönlichen Ausgaben (für Besoldung, Diäten, Löhne, Wohnungszulagen, Stellvertretungskosten etc.) haben betragen 122 948 341 ℳ.

Beschäftigt sind dafür 62 986 Beamte, davon 38 273 etatsmässige und 24 713 ausseretatsmässige und 94 545 Arbeiter.

Direct aus dem Staatseisenbahnfonds sind also erhalten 156 630 Personen und — die Familienmitglieder eingerechnet — mehr als eine halbe Million Menschen, d. h. nahezu 2 pCt. der ganzen Bevölkerung.

Dazu tritt aber noch eine erhebliche Anzahl Personen, welche indirect durch die Eisenbahnen ernährt werden, d. h. alle diejenigen, deren Arbeit indirect in dem Preise gelieferter Gegenstände (Betriebsmittel, Oberbaumaterialien, Büreaubedürfnisse etc.) oder geleisteter Arbeiten (Bauten etc.) bezahlt wird. Weit über 2 pCt. der Gesammtbevölkerung lebt also von den Staatseisenbahnen.

Bei den in beiden Rechnungsjahren im Betriebe gewesenen Staatseisenbahnen haben betragen die Ausgaben für die

	1881/82	1882/83	mehr	pCt.
	ℳ	ℳ	ℳ	
allgemeine Verwaltung	18 976 919	20 440 383	1 463 464	= 7,7
Bahnverwaltung . . .	63 276 817	66 666 855	3 390 038	= 5,4
Transportverwaltung .	115 389 416	126 086 805	10 697 389	= 9,5

Die gesammten eigentlichen Betriebsausgaben (die Ausgaben abzüglich derjenigen für die Benutzung fremder Bahnanlagen) betrugen bei diesen Bahnen

	im Ganzen	pro Kilometer
	ℳ	ℳ
1881/82	191 216 526	16 429
1882/83	206 284 083	17 535
also mehr . . .	15 067 557 = 7,9 pCt.	1 107 = 6,7 pCt.

Diese kilometrischen Ausgaben auf die drei Ausgabegruppen vertheilt, ergeben:

	1881/82	1882/83	mehr	
	ℳ	ℳ	ℳ	
für allgemeine Verwaltung .	1 593	1 701	108	= 6,8 pCt.
„ Bahnverwaltung	5 083	5 295	212	= 4,1 „
„ Transportverwaltung . .	9 753	10 539	786	= 8,1 „

Die persönlichen Ausgaben der älteren Bahnen sind von 89 372 525 ℳ im Jahre 1881/82 auf 97 247 691 ℳ in 1882/83, also um 7 875 166 ℳ oder 8,8 pCt. gestiegen, pro Kilometer jedoch nur von 7 679 ℳ auf 8 267 ℳ, also um 588 ℳ oder 7,7 pCt.

Die erhebliche Erhöhung der Ausgaben, der sachlichen wie der persönlichen, liegt ganz vorzugsweise in der Steigerung des Verkehrs; die Ausgaben haben sich im Verhältniss zum Verkehr nicht oder nur unwesentlich erhöht.

Es betrugen bei den älteren Bahnen:

Die persönlichen Ausgaben pro 1 000 Nutzkm im Jahre 1881/82 1 068 ℳ, im Jahre 1882/83 1 059 ℳ, also 9 ℳ = 0,8 pCt. weniger und pro 100 000 Wagenachskm im Jahre 1881/82 2 501 ℳ, im Jahre 1882/83 2 510 ℳ, also 9 ℳ = 0,4 pCt. mehr (für das ganze Staatseisenbahnnetz in 1882/83 sind die Ziffern resp. 1 073 resp. 2 570 ℳ);

die Gesammtkosten der Unterhaltung der Bahnanlagen — ausschliesslich grösserer Erweiterungs- und Ergänzungsbauten — pro 1 000 Locomotivkm in beiden Perioden 180 ℳ und pro 1 000 Wagenachskm resp. 6,5 und 6,3 ℳ (für das ganze Staatsbahnnetz 1882/83 172 resp. 64 ℳ) und die

Gesammtkosten des Bahntransports für 1 000 Locomotivkm 1881/82 137 ℳ und 1882/83 nur 134 ℳ und für 1 000 Wagenachskm resp. 4,2 und 4,0 ℳ (für das ganze Staatsbahnnetz 131 resp. 4,5 ℳ).

Der Gesammtbestand der Staatseisenbahnen an Betriebsmitteln betrug: 5 840 Locomotiven, 8 986 Personenwagen, 2 428 Gepäckwagen und 124 419 Güterwagen mit 734 676 790 ℳ Beschaffungskosten.

Von diesen Betriebsmitteln sind im Betriebsjahre geleistet: 107 863 524 Zugkm und 4 785 495 704 Wagenachskm.

Die gesammten Ausgaben der Werkstätten haben betragen 51 069 092 ℳ.

Der Ueberschuss der Einnahme über die Ausgabe hat 133 812 193,98 ℳ betragen, 28 675 085,93 ℳ mehr als veranschlagt.

[1]) = 7,9 pCt. [2]) = 6,7 pCt. weniger.

Statistik der Oesterreichischen Eisenbahnen für das Jahr 1882.

Das statistische Departement des Handelsministeriums hat vor wenigen Tagen, wie alljährlich um diese Zeit, die „Hauptergebnisse der Oesterreichischen Eisenbahn-Statistik im Jahre 1882“ herausgegeben, welche zugleich die beiden Reichshälften gemeinsamen Eisenbahnen umfasst. Wir entnehmen derselben die nachstehenden wichtigsten Daten:

Durch die Inbetriebsetzung der im Jahre 1882 neu hinzugekommenen Bahnen und Bahnlinien, sowie durch die Richtigstellung der verschiedenen Bahnlinien erreichte das gemeinsame und Oesterreichische Eisenbahnnetz am 31. December 1882 die Länge von 14 510 km (wovon 1 732,6 km oder 11,94 pCt. der Gesammtlänge doppelgeleisig); hiervon kommen auf die gemeinsamen Eisenbahnen 5 377 km und auf die Oesterreichischen Eisenbahnen 9 132 km. Die Länge der ersteren vertheilt sich mit 2 697 km auf das Oesterreichische und mit 2 680 km auf das Ungarische Staatsgebiet und die Länge der letzteren mit 976 km auf die K. K. Staatsbahnen und mit 8 156 km auf die Privatbahnen. Nach den Betriebsverhältnissen unterschieden waren von der Länge der bis Ende 1882 eröffneten Staatsbahnen 347 km im Staatsbetriebe und 628 km im Privatbetriebe, während von den Privatbahnen 940 km auf Rechnung des Staates, 1 092 km auf Rechnung der Eigenthumsgesellschaften, im Ganzen also 2 032 km vom Staate und 6 123 km von Privaten verwaltet und betrieben wurden. Mit Schluss des Jahres 1882 befanden sich demnach im Ganzen 2 367 Kilometer für den öffentlichen Verkehr bestimmte Eisenbahnen im Staatsbetriebe, wovon 2 081 km das der K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb unterstehende Bahnnetz ausmachten. Werden von der Länge der gemeinsamen und Oesterreichischen Eisenbahnen die Theilstrecken der gemeinsamen Eisenbahnen und der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn auf Ungarischem Staatsgebiete mit 2 680 bezw. 0,95 km, ferner die auf Schweizerischem Gebiete gelegene Theilstrecke der Vorarlberger Bahn in Abzug gebracht, hingegen die im Betriebe ausländischer Verwaltungen stehenden Eisenbahnlinien auf Oesterreichischem Staatsgebiete mit 85,3 km hinzugerechnet, so beträgt die Gesammtlänge aller für den öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen innerhalb der Grenze des Oesterreichischen Staatsgebietes 11 911,92 km. Die Länge der Ende 1882 auf Oesterreichischem Territorium im Betriebe gestandenen Eisenbahnen vertheilt sich unter 49 verschiedene Besitzer, nämlich 3 Staatsverwaltungen (Oesterreichische, Bayerische und Sächsische), 2 ausländische, 5 gemeinsame und 39 Oesterreichische Actiengesellschaften. Die auf dem Oesterreichischen Staatsgebiete im Jahre 1882 im Betriebe gestandenen Eisenbahnen waren mit dem Auslande an 40 Punkten und mit Ungarn an 11 Punkten in Verbindung. Von den erstgenannten Anschlüssen entfallen auf Preussen 12, Sachsen 10, Bayern 9, Russland 3, Italien 3, die Schweiz 2 und Rumänien 1. Im Laufe des Jahres 1882 sind 84 Schleppbahnen mit 60,12 km Länge hinzugekommen und 12 Bahnen mit 14,59 km Ausdehnung weggefallen; der effective Zuwachs an Schleppbahnen beläuft sich daher im Jahre 1882 auf 72 Bahnen mit 45,53 km Länge und es befanden sich demgemäss Ende 1882 auf Oesterreichischem Staatsgebiete im Ganzen 745 Schleppbahnen mit zusammen 653,94 km Ausdehnung im Betriebe. Davon waren 709 Bahnen mit 597 km Länge normalspurig und 36 Bahnen mit 56,94 km Länge schmalspurig. Die Gesammtlänge aller Locomotiv-Eisenbahnen in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern Ende 1882 beträgt daher 12 565,859 km. Die Ausdehnung der Hauptbahnanlagen in denselben, sowie das Verhältniss der für den öffentlichen Verkehr bestimmten Locomotiv-Eisenbahnen zu dem Flächeninhalte und der Einwohnerzahl ist aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich:

Im Reichsrathe vertretene Königreiche und Länder	Bahnlänge in km	Flächeninhalt in qkm	Einwohner (Gesammtbevölkerung nach der Volkszählung vom 31. Decbr. 1880)	1 km Bahn kommt auf qkm	Auf 1 qkm kommen Meter Bahnen	1 km Bahn kommt auf Bewohner	Auf 100 000 Bewohner kommen Kilometer Bahn	An der Gesammtlänge participiren in pCt.
Oesterreich unter der Enns . .	1 329,33	19 768,42	2 330 621	14,87	67	1753	57,04	11,17
Oesterreich ob der Enns. . . .	665,60	11 982,28	759 620	18,00	55	1141	87,62	5,58
Salzburg	205,91	7 154,54	163 570	34,80	28	794	125,89	1,73
Steiermark	994,57	22 354,75	1 213 597	22,57	44	1219	82,03	8,35
Kärnthen	418,21	10 327,63	348 730	24,80	40	833	119,95	3,51
Krain	266,91	10 032,64	481 243	37,42	26	1802	55,47	2,24
Küstenland (Oesterr. Illyrien). .	273,51	7 966,93	647 934	29,20	34	2379	42,02	2,30
Tirol und Vorarlberg	609,50	29 292,80	912 549	48,11	20	1496	66,84	5,12
Böhmen	4 031,17	51 942,12	5 560 819	12,88	78	1379	72,49	33,84
Mähren	1 023,23	22 223,85	2 153 407	21,71	46	2004	47,52	8,58
Schlesien	319,42	5 147,30	565 475	16,11	62	1773	56,49	2,69
Galizien	1 552,53	78 507,89	5 958 907	50,56	19	3834	26,08	13,03
Bukowina	117,14	10 451,56	571 671	89,21	11	4862	20,57	0,98
Dalmatien	104,86	12 831,54	476 101	121,99	8	4540	22,02	0,88
Ende 1882 Summa	11 911,89	299 984,25	22 144 244	25,18	39	1859	53,80	100,00

Das Anlagecapital beträgt Ende 1882 bei den gemeinsamen Eisenbahnen 309 961 000 fl. in emittirten Actien, 1 320 723 300 fl. in Prioritätsobligationen und 6 245 600 fl. in sonstigen Anleihen, zusammen 1 636 935 900 fl.; amortisirt sind 3 373 000 fl. in Actien, 52 860 150 fl. in Obligationen und 117 158 fl. von sonstigen Anlehen; verwendet sind vom Anlagecapital im Ganzen 1 335 586 926 Gulden, wovon 566 738 074 fl. Coursverlust; bei den Oesterreichischen Eisenbahnen 526 176 687 fl. in Actien, 693 874 850 fl. in Prioritätsobligationen und 31 734 613 fl. in sonstigen Anlehen, zusammen 1 251 786 150 fl.; amortisirt sind 1 617 895 fl. in Actien, 39 368 000 fl. in Prioritätsobligationen und 1 953 432 fl. von sonstigen Anlehen; das verwendete Anlagecapital beziffert sich im Ganzen mit 1 267 881 935 fl., wovon 78 382 539 fl. Coursverlust. Hierbei ist zu bemerken, dass in diesem verwendeten Anlagecapital auch jenes der Oesterreichischen Staatsbahnen mit 47 827 750 fl. inbegriffen ist, welches selbstverständlich weder in Actien noch in Obligationen besteht.

Ausserdem beträgt das emittirte Anlagecapital Oesterreichischer Localbahnen im Ganzen 18 177 800 fl. in Actien, 4 835 600 Gulden in Prioritäten und 1 400 000 fl. in sonstigen Anlehen, verwendet sind hiervon im Ganzen 12 190 052 fl.

Die Fahrbetriebsmittel bestehen aus 3 092 Locomotiven, 6 283 Personenwagen und 72 402 Lastwagen, ferner 62 Locomotiven, 114 Personen- und 733 Lastwagen der Localbahnen.

Die Fahrbetriebsmittel legten im Jahre 1882 auf den gemeinsamen Bahnen 27 948 526, auf den Oesterreichischen Eisenbahnen 41 980 252 Locomotivkm zurück; die Zahl der Nutzkilometer war resp. 26 745 339 und 39 633 262, so dass auf das Kilometer Betriebslänge von letzteren resp. 5 037 und 4 522 entfielen. Die beförderte Personenanzahl beträgt auf den gemeinsamen Bahnen 14 974 199, pro Kilometer 2 820, auf den Oesterreichischen Staatsbahnen 1 544 646, pro Kilometer 1 604, auf den Oesterreichischen Privatbahnen 24 282 794, pro Kilometer 3 112, auf den Localbahnen zusammen 776 355; die beförderte Gepäck- und Gütermenge betrug auf den gemeinsamen Eisenbahnen 16 270 796 t (wovon 2 218 809 t Regiegut), pro Kilometer 3 064 t, auf den Oesterreichischen Staatsbahnen 1 641 467 t (89 019 t Regiegut), pro Kilometer 1 704 t, auf den Privatbahnen 38 124 836 t (wovon 2 146 113 t Regiegut), pro Kilometer 4 887 t. Bei den drei erstgenannten Kategorien von Bahnen legte jede Person durchschnittlich resp. 49,89 Kilometer, 26,06 km und 44,94 km, jede Tonne Gut resp. 148,46 Kilometer, 31,85 km und 83,36 km zurück.

Die finanziellen Betriebsergebnisse gestalteten sich folgendermassen:

Betriebseinnahmen.

	Aus dem Transport von Personen fl.	Gepäck fl.	Eilgut fl.
Gemeinsame Bahnen	18 086 427	739 194	2 045 545
Oesterr. Staatsbahnen . .	759 266	26 614	37 796
Oesterr. Privatbahnen . .	22 826 966	1 009 833	1 837 007
Zusammen pro 1882	41 672 659	1 775 641	3 920 348
„ „ 1881	39 685 834	1 692 257	3 561 430

	Frachten fl.	Sonstige Einnahmen fl.	Zusammen fl.
Gemeinsame Bahnen	61 541 539	844 567	83 257 272
Oesterr. Staatsbahnen . .	1 802 740	67 442	2 693 858
Oesterr. Privatbahnen . .	90 892 374	3 248 873	119 815 053
Zusammen pro 1882	154 336 653	4 160 882	205 766 183
			pro km 14 749
„ „ 1881	143 031 159	3 491 710	191 462 390
			pro km 13 758

Betriebsausgaben.

	Eigentliche Betriebsausgaben fl.	im Ganzen fl.	in pCt. der Betriebs-Einnahme	pro km Bahnlänge fl.
Gemeinsame Bahnen . . .	34 798 950	40 992 139	49,23	7 720
Oesterr. Staatsbahnen .	2 369 743	2 431 547	90,26	2 524
Oesterr. Privatbahnen .	51 410 916	70 477 631	58,82	9 104
Zusammen pro 1882 . . .	88 579 611	113 901 317	55,35	8 121
„ „ 1881 . . .	83 270 274	108 271 904	56,55	7 778

Gesammteinnahmen.

	Aus allen Verkehrszweigen fl.	Uebertragene Ueberschüsse aus früheren Jahren fl.	Zinsen und sonstige Einnahmen fl.	Staatsgarantie fl.	Zusammen fl.
Gemeins. Bahnen	83257272	84797	14471638	5573382	103387089
Oest. Staatsb.	2693858	—	129193	—	2823051
Oest. Privatb.	119151500	2133942	5401889	12263792	139251123
Zus. pro 1882	205402630	2218739	20002720	17837174	245461263
„ „ 1881	191068496	3676714	19763995	18558823	233068028

Von der Gesammteinnahme sind ausser zu Betriebsausgaben verwendet worden:

	Als Beitrag zum Reservefonds bezw. zum Erneuerungsfonds fl.	Zu sonstigen Ausgaben fl.	Zur Tilgung des Anlagecapitals fl.
Gemeinsame Bahnen . . .	514 952	14 055 701	4 505 038
Oesterr. Staatsbahnen . .	—	61 802	—
Oesterr. Privatbahnen . .	1 797 913	15 913 608	3 071 251
Zusammen pro 1882 . . .	2 312 865	30 031 111	7 576 289
„ „ 1881 . . .	3 411 269	27 877 093	7 566 559

	Zur Verzinsung des Anlagecapitals fl.	Für Superdividende fl.	Ueberschuss bezw. Abgang fl.
Gemeinsame Bahnen . .	46 763 564	1 826 825	+ 922 059
Oesterr. Staatsbahnen .	—	—	+ 391 504
Oesterr. Privatbahnen .	54 605 605	11 828 787	+ 1 036 518
Zusammen pro 1882 . .	101 369 169	13 655 612	+ 2 350 081
„ „ 1881 . .	100 202 812	12 216 950	— 1 009 959

Denkschrift, betreffend die Vereinigung der Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Eisenbahn.

Der am 29. December 1883 in Teplitz abgehaltenen Generalversammlung der Dux-Bodenbacher Eisenbahn (s. No. 2 S. 22) wurde die folgende Denkschrift unterbreitet:

Das Erzgebirgische Braunkohlenbecken hat seine grosse Bedeutung für die Volkswirthschaft sowohl dem enormen Reichthum an vorzüglichem und billigem Brennstoff zu danken, der sein Absatzgebiet bereits in ganz Mitteleuropa gefunden hat, als auch der grossen und weitverzweigten Industrie, die sich wie überall dort, wo die Grundbedingung jedes Fabrikbetriebes erfüllt, nämlich billiger Brennstoff vorhanden ist, auch in diesem Becken angesiedelt hat.

Um die Intensität dieser industriellen Thätigkeit zu kennzeichnen, wird es genügen, auf die Chemische Fabrik in Aussig, das Teplitzer Walzwerk und Bessemerhütte, ferner auf die ausserordentlich leistungsfähige Maschinen-, Glas- und Thonindustrie unseres Beckens hinzuweisen, deren Verbindung mit den Hauptbahnen 13 Industrialbahnen vermitteln.

Vorzugsweise ist es jedoch die Braunkohle, welche die volkswirthschaftliche Bedeutung dieses Beckens begründet. Die Flötze des am südlichen Abhange des Erzgebirges sich hinziehenden Braunkohlenbeckens nehmen ein Terrain von ca. 600 km² ein, und es entspricht dieses den von der Bergbehörde factisch verliehenen Grubenmassen in der runden Summe von 56 000 ha.

In dieses bedeutende Kohlengebiet führen 5 grosse Bahnen, die in dem engbegrenzten Kohlenterrain oft vielfach nebeneinander laufen und andererseits an zahlreichen Punkten sich schneiden. Dass so viele Bahnen sich in die Verfrachtung der Producte dieses Kohlenbeckens theilen, hat seinen natürlichen Grund in dem grossen Kohlenreichthum des letzteren. Im Erzgebirgischen Braunkohlenbecken wurden nämlich an Kohle producirt:

im Jahre 1858	200 000 t	im Jahre 1880	6 100 000 t
„ „ 1860	500 000 „	„ „ 1882	6 500 000 „
„ „ 1870	1 700 000 „		

Um dieses enorme Productionsquantum aus den Kohlenschächten den obengenannten Hauptbahnen zuzuführen, stehen 125 Montan-Zweigbahnen in einer Gesammtlänge von 98 km in Betrieb. Das überwiegend grössere Quantum der Kohle wird nach Deutschland verführt, so z. B. im Jahre 1882 3 068 342 t.

Nun legt sich aber zwischen das producirende Kohlenbecken und die Haupt-Absatzorte des consumirenden Auslandes wie ein Damm das Erzgebirge in einer Ausdehnung von circa 150 km, so dass die Kohle, da ihr der Weg über das Gebirge abgeschnitten ist, auf Umwegen von ziemlicher Ausdehnung nach Deutschland geführt werden muss.

Die Configuration des Erzgebirges, welches auf der Sächsischen Seite sanft zur Hochebene ansteigt, auf der Böhmischen Seite aber steil abfällt, bietet einer Ueberschienung einerseits wohl grosse, aber nicht unübersteigliche Hindernisse, während andererseits der Vortheil einer Abkürzung des Weges nach den grossen Consumtionsorten Deutschlands als ein beträchtlicher bezeichnet werden muss.

Deshalb macht sich seit länger als einem Decennium das Bestrebend geltend, eine Ueberschienung des Erzgebirges unter möglichst günstigen Verhältnissen, daher eine den kürzesten Weg verfolgende directe Verbindung mit dem Auslande herzustellen.

Die Frucht dieser Bestrebungen waren nicht weniger denn acht Projecte, von welchen jedoch innerhalb eines Decenniums nur ein Project, und zwar ein wenig günstiges, Komotau-Krima-Weipert, bezw. Reitzenhain, im Jahre 1875 ausgeführt wurde.

Von weit grösserer, ja eminenter Bedeutung erscheint dagegen eine Verlängerung der Prag-Duxer Bahn behufs Herstellung eines directen Anschlusses nach Sachsen. Für die Dux-Bodenbacher Bahn konnte es daher nur von Vortheil sein, dass die in das Brüxer Becken, welches ebenfalls gute Braunkohle erzeugt, einmündende und in ihrer bereits hergestellten Fortsetzung das reiche Ossegger Kohlenbecken durchschneidende Prag-Duxer Bahn ihren schon seit langen Jahren geplanten Ausbau durch die Ueberschienung des Erzgebirges bis vor Kurzem n i c h t gefunden hatte; denn die Prag-Duxer Bahn war bis dahin einfach eine Sackbahn, welche die Braunkohle nur den entlang ihrer Strecke gelegenen Industrien und der Landeshauptstadt Prag zuführen konnte, daher in dem eigentlichen, von der Aussig-Teplitzer und vorzugsweise von der Dux-Bodenbacher bedienten Absatzgebiete derselben keine Concurrenz machte.

Es war jedoch im Interesse der Prag-Duxer Bahn gelegen, den Ausbau ihrer Bahn über das Erzgebirge nach Sachsen hinein mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln zu unterstützen, und es haben sich nach jahrelangen Bemühungen endlich Interessenten gefunden, welche dieses Project thatsächlich zur Ausführung brachten.

Nun aber geht die eben besprochene zweite Ueberschienung des Erzgebirges via Klostergrab-Mulde in allernächster Zukunft der Activirung entgegen, eine Ueberschienung, welche bestimmt ist, die gute Kohle aus dem Brüxer und Ossegger Kohlenbecken nach dem Consumtionsgebiete zwischen Dresden, Riesa, Chemnitz und Leipzig und darüber hinaus zu führen. Durch diese directe Linie wird der Weg in das obengenannte bisherige Absatzgebiet der Dux-Bodenbacher Eisenbahn beträchtlich abgekürzt und zwar beispielsweise gegenüber dem jetzigen Wege via Bodenbach oder Komotau-Reitzenhain

nach Dresden	um 21 km	nach Döbeln	um 61 km
„ Chemnitz	„ 25 „	„ Leipzig	„ 76 „

Es wird daher die Kohle aus den Brüxer und Ossegger Braunkohlenwerken in Zukunft ganz natürlicherweise auf dem kürzeren Wege das erwähnte Absatzgebiet erreichen. Das von der Dux-Bodenbacher Bahn bisher dahin beförderte Kohlenquantum beträgt jährlich ungefähr 625 000 t, wovon etwa 410 000 t durch die neue Gebirgsbahn in Folge der kürzeren Entfernung beeinflusst werden.

Durch diese Beeinflussung muss die Dux-Bodenbacher Bahn aber nothwendigerweise einen bedeutenden Entgang an Einnahmen erleiden.

Nicht genug an Dem, wird die Prag-Duxer Eisenbahn alle Kräfte anstrengen, um durch Tarifunterbietungen nicht nur diese Kohlentransporte, sondern auch andere Frachten aus Deutschland nach Oesterreich und vice versa auf ihre Linien zu ziehen. Letzteres würde um so leichter möglich sein, wenn man eine innigere Ausdehnung der Prag-Duxer Eisenbahn an die ihrer Verstaatlichung entgegengehende Kaiser Franz-Josefbahn in Rechnung zieht.

Die Dux-Bodenbacher Eisenbahn würde ihrerseits in der Abwehrung solcher Bestrebungen nicht zurückbleiben dürfen, und auf diese Weise würde ein Tarifkampf entstehen, welcher für beide Bahnen grosse Nachtheile im Gefolge haben muss.

Die capitalskräftigere Dux-Bodenbacher Eisenbahn würde diese Concurrenz wohl aufnehmen und auch länger aushalten können. Dies könnte sie aber nur auf Kosten der Actionäre thun, die bisher in erfreulicher Weise im Fortschreiten begriffene Entwickelung der Bahn, welche in einer progressiv steigenden Dividende der Actionäre zum Ausdruck gelangte, würde ihre Begrenzung finden und eine retrograde Bewegung wäre unvermeidlich.

Da nun in etwa einem Jahre die Betriebseröffnung der im Ausbaue befindlichen Linie Klostergrab-Mulde bevorsteht, so wird die Gefahr, welche die Verwaltung der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn schon seit Jahren herannahen sah, immer bedrohlicher und es wird in allernächster Zeit zur bestimmten Thatsache, dass der Dux-Bodenbacher Bahn ein grosser Theil ihrer bisherigen Kohlentransporte entzogen werden wird.

Unter solchen Verhältnissen ergab sich für die Verwaltung der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn die Nothwendigkeit, die geeigneten Mittel und Wege ausfindig zu machen, um der dem Unternehmen drohenden gefahrvollen Concurrenz rechtzeitig vorzubeugen.

Der Verwaltungsrath, welcher diesem Gegenstande seit langer Zeit seine vollste Aufmerksamkeit widmete, hat sich nach reiflicher Erwägung aller Verhältnisse sagen müssen, dass dieses Ziel in erster Linie und am sichersten durch eine innigere Anlehnung und womöglich Verschmelzung beider Bahnen zu erreichen sei.

Deshalb glaubte der Verwaltungsrath nur im Interesse der von ihm vertretenen Actionäre zu handeln, wenn er einem ihm von einem Bankenconsortium vorgelegten Projecte näher trat, welches die Erwerbung der Prag-Duxer Eisenbahn durch die Dux-Bodenbacher Eisenbahn und sohin eine Vereinigung beider Bahnen zum Gegenstande hat, und welches auch der Director der Bahn in einem auf vorhergegangenes, eingehendes Studium gegründeten Berichte als für die Actionäre von Vortheil erkannt hat, weil es den letzteren die bisher höchste Dividende zu sichern trachtet.

Während die zuversichlich eintretende, oder näher geschilderte gegenseitige Concurrenzirung der beiden Bahnen für die Dux-Bodenbacher Eisenbahn einen bedeutenden, gegenwärtig nicht ziffermässig festzusetzenden Ausfall an Fracht und Einnahmen nothwendigerweise nach sich ziehen muss, ist nach dem gedachten Projecte der Vereinigung dieser zwei Bahnen die Gefahr für die Actionäre und das von denselben im schlimmsten Falle zu bringende Opfer im gegenwärtigen Momente mit Sicherheit zu übersehen.

Als seiner Zeit das oben erwähnte Bankenconsortium die Consolidirung der Verhältnisse der K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn herbeiführte, lauteten schon damals die eingeholten Gutachten hervorragender Fachautoritäten über die muthmassliche Zukunft dieser Bahnunternehmung übereinstimmend und mit vollster Bestimmtheit dahin, dass die Prag-Duxer Eisenbahn auf eine langsam, aber sicher steigende Prosperität, und durch den Ausbau ihrer Linie nach Sachsen auf eine grosse Zukunft zu rechnen habe. Diese Gutachten müssen als vollkommen zutreffend betrachtet werden, wenn man in Berücksichtigung zieht, dass schon die bisherige Entwicklung der Prag-Duxer Eisenbahn in ihrer gegenwärtigen Gestalt als Sackbahn, ohne Verbindung nach Deutschland und bei mancher ihr seitens ihrer Nachbarbahnen entgegengestellten Concurrenz eine ununterbrochen steigende Tendenz zeigt, indem die Brutto-Einnahmen der Prag-Duxer Eisenbahn betragen haben:

im Jahre 1873	349 142 fl.
„ „ 1876	725 223 „
„ „ 1880	1 176 312 „
„ „ 1881	1 325 195 „
„ „ 1882	1 469 336 „

Es ist demnach trotz der hohen Betriebsspesen der Prag-Duxer Eisenbahn schon im heurigen Jahre bei der noch weiter eingetretenen Steigerung der Einnahmen ein Reinerträgniss zu erwarten, welches die Verzinsung der 5 pCt. Silberprioritäten der

Prag-Duxer Bahn im Betrag von 13 206 600 fl. vollständig deckt und auch noch einen Betrag erübrigt.

Es dürfte nun nach den bisherigen Betriebsresultaten der Prag-Duxer Eisenbahn wohl keinem Zweifel unterliegen, dass die Einnahmen dieser Bahn — von dem Ausbau der Gebirgslinie Klostergrab-Mulde ganz abgesehen — in den folgenden Jahren durch die Fortentwicklung der an der Bahn gelegenen und das Aufblühen neuer Industrien weiter steigen werden, und dass in Folge dieser Mehreinnahme, ferner einer zu erzielenden Reduction der jetzigen hohen Betriebsspesen, weiter durch die Ausnützung des mit einem Theile des Erlöses für die im Jahre 1883 ausgegebenen Goldprioritäten von 5 000 100 fl. angeschafften Fahrparkes der Prag-Duxer Eisenbahn die Mittel zur Verfügung stehen werden, auch das Erforderniss von 300 006 fl. für die am 1. Januar 1885 eintretende Verzinsung der gedachten Goldprioritäten zu decken.

Die Last, welche die Dux-Bodenbacher Eisenbahn im Falle der Erwerbung der Prag-Duxer Eisenbahn auf sich nehmen würde, liegt gerade in der Uebernahme, resp. Verzinsung dieser Goldprioritätsanleihe der Prag-Duxer Eisenbahn, obwohl, wie vorstehend nachgewiesen wurde, diese Verzinsung ihre Deckung voraussichtlich selbst für den Fall finden dürfte, dass die Linie Klostergrab-Mulde kein Erträgniss abwerfen würde, und auch eine befruchtende Einwirkung dieser Bahn auf die jetzt passive Linie Brüx-Klostergrab und die Hauptlinie Brüx-Prag gänzlich ausgeschlossen wäre.

Die Aufstellung eines Finanzplanes für eine Vereinigung der Dux-Bodenbacher mit der Prag-Duxer Bahn hat mit Rücksicht auf die jetzige hohe Prosperität der ersteren und die erst in den Anfängen der Entwicklung der Prosperität stehende und auf die Zukunft angewiesene Prag-Duxer Eisenbahn einige Schwierigkeiten bereitet. Doch ist es nach sorgfältigen Erwägungen gelungen, die finanziellen Grundzüge für die Erwerbung der Prag-Duxer durch die Dux-Bodenbacher Eisenbahn in einer Form festzustellen, welche die berechtigten Anforderungen der Actionäre beider Bahnen möglichst wahrt.

Nach dem Finanzplane, welcher aus dem, dem gegenwärtigen Berichte angefügten Protocolle ersichtlich ist, wird den Actionären der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn ihr Capital um 66⅔ pCt. erhöht und ihnen eine 5 pCt. Vorzugsdividende in Aussicht gestellt, so dass eine Rente von 8⅓ pCt. gewissermassen capitalisirt erscheint. Ausserdem werden noch die Kohlenwerke der Dux-Bodenbacher Eisenbahn, aus welchen eine eigene Actiengesellschaft gebildet wird, den gegenwärtigen Actionären der Dux-Bodenbacher Eisenbahn überlassen, so dass, wenn man das Erträgniss dieser Kohlenwerke auch nur mit 0,5 pCt. veranschlagt, für die dermaligen Actionäre der Dux-Bodenbacher Eisenbahn eine Rente von mindestens 8,8 pCt. resultirt.

Bei einer Vereinigung der Dux-Bodenbacher mit der Prag-Duxer Eisenbahn auf der in dem vorerwähnten Protocolle enthaltenen Grundlage würde sich das zukünftige Capital beider vereinigten Bahnen zusammensetzen aus:

	fl.	mit einem Zinsenerfordniss von fl.
Prioritäten im Betrage von	30 106 650	1 708 270
Vorzugsactien Lit. A. (Dux-Bodenbacher Prioritäts- u. Stamm-Actien und Prag-Duxer Prioritäts-Actien)	17 185 100 (5 pCt.)	859 155
Weitere Actien Lit. B. (Prag-Duxer Stamm-Actien)	3 240 000 (5 pCt.)	162 000
Gesammtes Anlagecapital	50 531 750	2 729 534

In dem vorstehenden Erfordernisse ist auf die Amortisation der Dux-Bodenbacher Prioritäten und die erst vom Jahre 1888 ab zu amortisirenden Prag-Duxer Prioritäten, sowie auf die erst im Jahre 1886 eintretende Verzinsung der Prag-Duxer Stammactien bereits Rücksicht genommen.

Es wirft sich nun die Frage auf, inwieweit die aus dem Verkehre beider Bahnen zu erwartenden Einnahmen zur Deckung des oben ausgewiesenen Erfordernisses ausreichen werden. Der Verwaltungsrath der Dux-Bodenbacher Eisenbahn beschränkt sich darauf, auf Grund der bereits thatsächlich erzielten Resultate und unter alleiniger Berücksichtigung einer normalen Weiterentwicklung des bisherigen Verkehres dem Erfordernisse die vorhandene Deckung gegenüberzustellen.

Es beträgt der annähernd zu gewärtigende Betriebsüberschuss für das Jahr 1883

bei der Dux-Bodenbacher Eisenbahn	1 600 000 fl.
„ „ Prag-Duxer Eisenbahn	700 000 „
daher für alle Bahnen zusammen	2 300 000 fl.
Hierzu würden kommen:	
eine Ersparniss durch die Reduction der Betriebskosten (54,2 pCt. bei der Prag-Duxer Bahn gegenüber 35,9 pCt. bei der Dux-Bodenbacher Bahn) und die gemeinschaftliche Verwaltung, zu veranschlagen mit mindestens	120 000 „
eine Mehreinnahme in Folge des neuangeschafften Wagenparks, beziehungsweise daraus resultirender Wagenmiethe	50 000 fl.
Erträgniss der bereits bestehenden, als Sackbahn bis jetzt jedoch passiven Strecke Brüx-Klostergrab	100 000 „
zusammen	2 570 000 fl.

Diese hiernach zur Verfügung stehende Summe, bei welcher die sicher eintretende normal fortschreitende Weiterentwicklung der Prag-Duxer Eisenbahn noch gar nicht berücksichtigt ist, dürfte allein schon hinreichen, um das im Falle der Vereinigung zu bildende gesammte Capital der Prioritäten und Vorzugsactien beider Bahnen voll, resp. mit 5 pCt. zu verzinsen und zu amortisiren.

Das Erträgniss aus der soeben erwähnten normalen Weiterentwicklung des bisherigen Verkehres, ferner das mit allen Hilfsmitteln der rationellen Eisenbahnverwaltung angestrebte seinerzeitige Reinerträgniss der Gebirgslinie Klostergrab-Mulde und endlich die aus der erfolgenden Befruchtung der alten Prag-Duxer Hauptlinie in Folge des Ausbaues resultirende Mehreinnahme würden das Aequivalent bilden für die Verzinsung der alten Stammactien der Prax-Duxer Eisenbahn, die Dotirung des Reserve- und Erneuerungsfonds und die Zahlung einer eventuellen Superdividende an die Actionäre beider Bahnen.

Nach allen Diesem kann die angestrebte Vereinigung der Prax-Duxer und Dux-Bodenbacher Eisenbahn nur im Interesse der Actionäre beider Bahnen gelegen sein.

Nun wurde aber bereits am 21. September 1882 zwischen der K. K. Staatsverwaltung und der K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn ein Uebereinkommen abgeschlossen, nach welchem der K. K. Staatsverwaltung das Recht eingeräumt ist, vom Jahre 1885 an den Betrieb dieser Bahn zu übernehmen und dieselbe vom Jahre 1890 angefangen in das Eigenthum des Staates gänzlich zu übernehmen. Bei einer Durchführung der geplanten Vereinigung der Prag-Duxer Bahn mit der Dux-Bodenbacher Bahn würde das vorstehend erwähnte Uebereinkommen nicht ferner aufrecht bestehen bleiben können, sondern es müsste dasselbe durch eine neue Vereinbarung substituirt werden, welche zwischen der K. K. Staatsverwaltung und dem vereinigten Unternehmen, bezw. der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn abzuschliessen wäre.

Demzufolge wurde mit der K. K. Staatsverwaltung das dem gegenwärtigen Berichte angeschlossene Uebereinkommen getroffen, nach welchem dem Staate unter den daselbst ersichtlichen Bedingungen vom 1. Januar 1885 angefangen das Recht der Betriebsübernahme, und vom 1. Januar 1892 an auch das Recht der Einlösung der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn zusteht.

Auch in den Stipulationen dieses Uebereinkommens sind die Interessen der Actionäre der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn vollkommen gewahrt.

Der Verwaltungsrath der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn glaubt nach den gemachten Ausführungen die letzteren dahin recapituliren zu sollen, dass den Actionären der Dux-Bodenbacher Eisenbahn durch die geplante Erwerbung der Prag-Duxer Eisenbahn Das erhalten bleibt, was sie heute besitzen, und dass ihnen die ganze Zukunft und Rentabilität der Prag-Duxer Eisenbahn gemeinschaftlich mit den Actionären der letzteren zu Gute kommt.

Unter solchen Verhältnissen erlaubt sich der Verwaltungsrath der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn der geehrten Generalversammlung die Annahme des proponirten Ankaufes der Prag-Duxer Eisenbahn und deren Vereinigung mit der Dux-Bodenbacher Eisenbahn unter den in dem Protocoll dargelegten Modalitäten, als im Interesse der Actionäre gelegen, nach bestem Wissen und Gewissen zu empfehlen.

Secundärbahn-Bauten in Bayern.

(Fortsetzung aus No. 3.)

B. Betriebsausgaben.

Der Berechnung der Betriebsausgaben wurde, da weder die Baumeister'sche noch die Plessner'sche Formel bei probeweiser Anwendung auf die Bayerischen Vicinalbahnen sich zutreffend erwies, eine besondere Methode zu Grunde gelegt, die sich ebenso wie die Berechnung der Betriebseinnahmen auf die Ergebnisse der mehr erwähnten Vicinalbahnen stützt.

Danach werden die Ausgaben zerlegt in:

I. Besoldungen und sonstige ständige Personalausgaben ausschliesslich der unständigen Ausgaben für Arbeitslöhne; Jahresbetrag dieser Ausgaben = P.

II. Transportkosten, erwachsend durch Feuerung der Locomotiven, Beleuchtung und Beheizung der Locale, Schmieren und Unterhaltung des Fahrmaterials; Betrag dieser Ausgaben pro Nutzkilometer = t.

III. 1. Kosten der Stations- und Bahnunterhaltung: pro Jahr und Kilometer = u;

2. Kosten der Erneuerung a) des Oberbaues: pro Jahr und Kilometer = ω; b) des Fahrmaterials: pro Jahr und pro Mark der Anschaffungskosten = F;

3. Uebrige Ausgaben pro Jahr und Kilometer der Bahnlänge = x.

Die Zahlenwerthe dieser Einheitskosten sind natürlich nicht für alle Bahnstrecken gleich, sondern variiren theils mit der Intensität des Betriebes, theils mit den Steigungs- und Krümmungsverhältnissen der einzelnen Strecken. Nach ersterem Gesichtspunkte wurden im vorliegenden Falle drei Gruppen angenommen, nämlich:

A Bahnen mit 2 Zügen pro Tag in jeder Richtung,
B „ „ 3 „ „ „ „ „ „
C „ „ 4 „ „ „ „ „ „

Jede dieser Gruppen wurde, wie erforderlich, wieder in drei Unterabtheilungen zerlegt, nämlich in:

a Bahnen mit Maximalsteigungen bis zu 9,9 ‰
b „ „ „ von 10 „ 19,9 „
c „ „ „ „ 20 „ 25 „

Darnach konnte zur Berechnung der Coefficienten in folgender Weise geschritten werden:

Die Besoldungen und sonstigen Personalausgaben wurden für jede Gruppe bei Bahnlängen von 5, 15, 20, 25, 30 und 40 km dem wirklichen Bedürfnisse an Personal entsprechend bestimmt. Es ergaben sich für P nachstehende Werthe:

Bahnlänge L	A ℳ	B ℳ	C ℳ
5	9 500	9 500	9 500
15	16 000	16 000	20 000
20	21 000	25 000	26 000
25	25 500	27 500	28 500
30	30 000	32 000	33 000
40	35 000	37 000	38 000

Für zwischenliegende Längen werden die Beträge durch einfache Interpolation bestimmt.

Die Transportkosten (t) stehen in einem bestimmten Verhältniss zur Transportleistung, als deren Mass gewöhnlich die Nutzkilometer, d. h. die Zahl n der vom Zuge bei seiner Ueberführung von einer Station zur anderen durchfahrenen Kilometer (mit Ausschluss aller Rangirbewegungen u. s. w.) dient. Die Untersuchungen bei den Bayerischen Vicinalbahnen haben ergeben, dass die Transportkosten mit der Zunahme der Zahl der verkehrenden Züge abnehmen, andererseits aber mit Vergrösserung der auf der Strecke vorhandenen Maximalsteigung wachsen. Die so ermittelten, für den Gebrauch bei den Localbahnen etwas abgerundeten Zahlenwerthe von t sind für die verschiedenen Gruppen und Unterabtheilungen folgende:

Unterabtheilung: Maximalsteigung:		a 9,9 ‰	b 10 bis 19,9 ‰	c 20 bis 25 ‰
Gruppe	Zahl der täglichen Züge	ℳ	ℳ	ℳ
A	4	0,20	0,22	0,25
B	6	0,18	0,20	0,23
C	8	0,16	0,18	0,21

Die Kosten der Stations- und Bahnunterhaltung sind nach Plessner und auf Grund einer Untersuchung der Ergebnisse bei den 15 bestehenden Bayerischen Vicinalbahnen der Quadratwurzel aus der Bahnlänge L proportinal gesetzt worden. Da diese Kosten im Allgemeinen von den Steigungsverhältnissen wenig, dagegen vorzugsweise von der Anzahl der auf der Bahn verkehrenden Züge abhängig sind, so wurde nur nach den Gruppen A, B und C ausgeschieden und ergeben sich für u die nachstehenden Werthe:

Gruppe: A B C
u = 1 600 1 800 2 000

Für die Berechnung der Erneuerungskosten des Oberbaues (ω) ist die Dauer der eisernen Langschwellen und des Kleineisenzeugs zu 60, diejenige der Weichen zu 20 Jahren geschätzt und ferner (nach Plessner) angenommen, dass eine Stahlschiene auf gerader und horizontaler Bahn 108 000 darüber gehende Züge aushält.

Das Gewicht der Schwelle mit Kleineisenzeug beträgt 34,96 + 5,33 = 40,29 kg pro Meter Geleis. Wird der Preis für 1 t Langschwellen und Kleineisenzeug zu 165 ℳ angenommen, so ergiebt sich der Anschaffungspreis für 1 m Geleis zu 6,65 ℳ. Als Altwerth kann ¼ des Anschaffungswerthes in Rechnung gestellt werden; dann ergeben sich die Erneuerungskosten pro Jahr und Kilometer Bahn zu 21 ℳ und wenn für Seitengeleise der Stationen 10 pCt. zugeschlagen werden, zu 23 ℳ.

Die Kosten einer Localbahn-Weiche ohne Schienen betragen 500 ℳ. Hiervon ⅖ als Altwerth, bleiben zur Erneuerung vorzusehen 300 ℳ, entsprechend einer jährlichen Rücklage von 10 ℳ pro Weiche, und da durchschnittlich auf 1 km Bahnlänge 1 Weiche trifft, von 10 ℳ pro Kilometer.

Bei Berechnung der Erneuerungskosten der Schienen sind sowohl die Steigungsverhältnisse als die Zugfrequenz in Betracht zu ziehen. Und zwar wird die Abnutzung der Schienen direct proportional gesetzt der Zahl der darüber geführten Züge und dem Quotienten aus der mittleren virtuellen Länge für beide Fahrrichtungen, dividirt durch die wirkliche Länge, d. h. der sogen. virtuellen Verhältnisszahl. Diese beträgt nach durchgeführten Näherungsrechnungen für die Localbahnen:

a mit 9,9 ‰ Maximalsteigung rd. 1,25
b „ 10—19,9 „ „ „ 1,50
c „ 20—25 „ „ „ 2,00

Bei Zugrundelegung der oben angegebenen Annahme Plessner's kann hiernach gefolgert werden, dass in den Fällen:

a	b	c
86 000	72 000	54 000

Züge über die Schienen bewegt werden können, bis deren Auswechselung erfolgen muss. Hieraus lässt sich die Zeit der Dauer einer Schiene und die jährlich für die Erneuerung nöthige Rücklage berechnen. Da für die:

Gruppe A jährlich 4 . 365 = 1 460 Züge
„ B „ 6 . 365 = 2 190 „
„ C „ 8 . 365 = 2 920 „

in Ansatz kommen, so berechnet sich die Dauer der Schienen auf die nachstehend angegebenen Werthe:

	a	b	c
A	60	50	37 Jahre
B	40	33	24 „
C	30	24	18 „

Das Gewicht der Schienen pro Meter Geleis beträgt 39,52 kg.

Wird der Preis von 1 t Stahlschienen zu 180 ℳ angenommen, so ergeben sich die Kosten der Schienen für 1 m Geleis zu 7,11 ℳ und die jährlich für die Erneuerung nöthigen Rücklagen berechnen sich pro Kilometer zu:

	a	b	c
A	18	28	52 ℳ
B	45	65	109 „
C	80	109	166 „

Werden diese Zahlen, nach Zuschlag von 10 pCt. für Nebengeleise in den Stationen und Haltestellen, noch die kilometrischen Rücklagen für Langschwellen, Kleineisenzeug und Weichen mit 33 ℳ zugeschlagen, und die Summen mit Rücksicht auf eine entsprechende Reserve nach oben abgerundet, so finden sich für w die nachstehenden Werthe:

Unterabtheilung: Maximalsteigung:		a 9,9 ‰	b 10 bis 19,9 ‰	c 20 bis 25 ‰
Gruppe	Zahl der täglichen Züge	ℳ	ℳ	ℳ
A	4	60	80	100
B	6	80	120	160
C	8	100	160	220

Für die Erneuerung der Locomotiven und Wagen wurde (nach Plessner) ein Betrag von 3 pCt. der Anschaffungskosten als jährliche Rücklage in Ansatz gebracht, also f = 0,03 gesetzt. Die Anschaffungskosten sind nach dem Bedarf für die einzelnen Bahnlängen unter Berücksichtigung der Anzahl der verkehrenden Züge berechnet und wurde hierbei angenommen, dass für Steigungen bis zu 19,9 ‰ noch 2achsige Tendermaschinen für den Betrieb ausreichend sind, für Steigungen von 20 ‰ bis einschliesslich 25 ‰ aber 3achsige Maschinen nothwendig werden. Unter der Voraussetzung, dass die Güterwagen der Hauptbahn im Wagenladungsverkehr auf die Localbahnen übergehen, ergeben sich nach specieller Berechnung für den Bedarf F, zur Beschaffung von Fahrmaterial die nachstehenden Werthe:

Bahnlänge	Gruppe A		Gruppe B		Gruppe C	
	a und b	c	a und b	c	a und b	c
km	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
Bis 6	69 400	81 400	69 400	81 400	69 400	81 400
6—10	79 000	91 000	83 000	95 000	91 100	103 100
10—14	87 100	99 100	91 100	103 100	95 100	107 100
14—19	87 100	99 100	91 100	103 100	138 600	156 600
19—25	87 100	99 100	134 600	152 600	138 600	156 600
25—40	130 600	148 600	134 600	152 600	138 600	156 600

Die übrigen Ausgaben, welche für Büreaubedürfnisse und Regie-Erfordernisse, Reinigung, Heizung und Beleuchtung

der Stationen, Instandhaltung und Ergänzung der Inventarien erwachsen, können nach den bei den Bayerischen Vicinalbahnen und auswärtigen Localbahnen gesammelten Erfahrungen durchschnittlich für die Gruppe: A B C
zu 150 175 200 pro Kilometer und Jahr angenommen werden.

Hiermit sind die Zahlenwerthe sämmtlicher zur Berechnung der Betriebskosten erforderlichen Coefficienten bestimmt. Die Einführung in die Formel:

$$K = P + t n + u \sqrt{L} + (\omega + x) L + f F$$

ergiebt beispielsweise für die verschiedenen Gruppen und Unterabtheilungen der Localbahnen die nachstehenden Werthe für den jährlichen kilometrischen Kostenbetrag $\frac{K}{L}$:

Gruppe:	A			B			C		
Unterabtheilung:	a	b	c	a	b	c	a	b	c
Bahnlänge:	*M.*	*M.*	*M.*	*M.*	*M.*	*M.*	*M.*	*M.*	*M.*
5	3 594	3 583	3 719	3 771	3 854	4 032	3 978	4 096	4 316
10	2 395	2 444	2 544	2 617	2 701	2 843	2 823	2 941	3 135
15	2 156	2 205	2 293	2 362	2 446	2 576	2 894	3 013	3 196
20	2 040	2 090	2 171	2 503	2 587	2 720	2 722	2 840	3 015
25	1 970	2 019	2 101	2 273	2 356	2 484	2 476	2 594	2 763
30	1 925	1 974	2 056	2 179	2 263	2 387	2 371	2 490	2 655
35	1 814	1 863	1 942	2 056	2 139	2 260	2 289	2 358	2 521
40	1 728	1 777	1 854	1 959	2 043	2 163	2 137	2 256	2 417

Die Aufstellung der Tarife würde am richtigsten für jede einzelne Localbahn, mit Berücksichtigung der localen Verhältnisse, gesondert zu erfolgen haben. Da jedoch die aus einer zu grossen Mannigfaltigkeit der Tarife hervorgehenden Unbequemlichkeiten einen einheitlichen Tarif wünschenswerth machen, so ist die Einführung der für die Bayerischen Vicinalbahnen geltenden Tarife für die Localbahnen auch hier in Aussicht genommen worden.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Excursionsbericht aus der hygienischen Ausstellung.

(Schluss aus No. 4.)

Während die soweit skizzirte Pintsch'sche Ausstellung manches Interessante aufzuweisen hat, fesseln die Leistungen des Ausstellers auf dem Gebiet des „Rettungswesens“ durch Ausstellung einer Gasleuchtboje schon die Aufmerksamkeit des Laien, wie viel mehr also das prüfende Auge des Technikers, welcher in erster Linie die Schwierigkeiten beurtheilt, unter denen namentlich ein automatisch thätiges Object dauernd sicher functioniren soll.

Ein flüchtiger Blick auf den mächtigen eisernen Hohlkörper mit Kette und Anker führt den Beobachter in seinem Gedankengang auf die wogende See, wo an Klippen und Untiefen hunderte von Schiffbrüchen stattgefunden haben und zu gleicher Zeit mehr als das Zehnfache an Menschenleben zu Grunde gerichtet ist.

Jenen in ständiger Lebensgefahr schwebenden Seefahrern auch bei Nacht den richtigen Weg zu zeigen, das ist der Zweck der Boje. Sie bildet nach glänzend in allen Weltmeeren bestandenen Proben das wichtigste Bindeglied zwischen Feuerschiff und Leuchtthurm und füllt auf diese Weise eine Kluft aus, welche die Technik bisher nicht überbrücken konnte.

Wenn dieses wichtige Problem jetzt gelöst worden ist, so erscheint es angemessen, zur besseren Beurtheilung des Geschehenen und zu eingehender Würdigung der Leistung vorher die Gesichtspunkte zu fixiren, welche auf die Construction der einzelnen Theile zwingend gewirkt haben.

Drei Hauptmomente gliedern sich naturgemäss, das sind: Die Stabilität gegen Sturm und Wellenschlag, die Brennsicherheit unter denselben vehementen elementaren Einflüssen und drittens die Brenndauer, die in Anbetracht der oft beträchtlichen Entfernung, auf welche eine Boje vom Hafen ausgelegt ist, Monate lang gesichert sein muss.

Ist diesen drei Hauptanforderungen genügt, so tritt für die Praxis, d. h. für die Möglichkeit einer umfangreichen Anwendung dieses Systems ein letzter Moment hinzu, nämlich: dass für diese Leuchten keine weitere Ueberwachung stattfinden darf, als wie die zeitweise Nachfüllung des Gases.

Gegenüber solchen Ansprüchen konnte das heute fertig vor uns stehende Werk in seinen sämmtlichen Theilen nicht gleichzeitig geschaffen werden; es gehörten Jahre voll geistigen Schaffens und Jahre, ausgefüllt von kostspieligen Versuchen, dazu, um ein Werk zu vollenden, welches, den Elementen Preis gegeben, dennoch unbeeinflusst dem Seefahrer zur Zeit der Noth zum sicheren Führer wird.

Die Anregung zu der Markirung der Wasserwege durch Gasleuchtbojen hat Pintsch aus der von ihm geschaffenen, vorhin besprochenen Waggonbeleuchtung geschöpft und dieses System von den Eisenbahnen auch in den Dienst der Fluss- und Seeschifffahrt gestellt. Die Analogie zwischen der Beleuchtungseinrichtung eines Eisenbahnwagens und der Einrichtung einer Boje liegt klar vor Augen. Der Recipient zur Aufnahme des Gases unter dem Wagen entspricht dem Bojenkörper, es folgt der Regulator, welcher in gleicher Construction im Untertheil der Seelaterne sich befindet und schliesslich der eigentliche Leuchtapparat, die Laterne. Das Füllventil zur Befestigung des Gasfüllschlauches ist hier wie dort vertreten.

Bei näherer Betrachtung aber fesseln die Theile mit dem Zweck, welchem sie dienen, das Interesse des Fachmannes und sei erwähnt, dass zwar eine schmiedeeiserne Boje mit grellem Anstrich ein wohlbekanntes Mittel bildet, die Hafeneinfahrten bei Tage zu kennzeichnen, dagegen erscheint neu, den Hohlkörper zur Aufnahme des Gases unter Hochdruck zu wählen und dasselbe in einer Laterne zu verbrennen. Dieser Zweck bedingt aber wiederum, den Bojenkörper so zu construiren, dass derselbe in verticaler Stellung möglichst stabil verbleibt resp. ihn derart zu beschweren und zu befestigen, dass die Verticalachse, welche durch die Macht der Woge geneigt wird, mit dem Nachlassen des äusseren Drucks sofort in die richtige Lage zurückkehrt.

Die eigenthümliche Art und Weise der Befestigung des Gestänges, welches den Bojenkörper an zwei Seiten in zweckmässiger Höhe angreift, bedingt zweifellos grosse Stabilität beim Auftrieb, während der seitliche Druck in Folge von Wellenschlag durch die Rückwirkung des zwischen dem Gestänge frei pendelnden Contragewichtes zum Theil paralysirt bezw. durch die Schwere des Gewichtes ein sofortiges Wiederaufrichten der Boje bedingt wird.

Diese von Pintsch gewählte Befestigungsart zeigt ausserdem da, wo plötzlich auftretendes Grundeis ein schnelles Einbugsiren der Boje erfordert, grosse Vortheile bei dem nothwendigen Exercitium des Lösens der Ankerkette. Indem nämlich der Körper meist nur an schlaffer Kette schwimmt, wird es möglich, das Gestänge mittelst Bootshakens soweit hochzuheben, um den Schäkel der Ankerkette über Wasser lösen zu können, wodurch zeitraubende Taucherarbeiten vermieden werden. In der eben erwähnten Weise soll nach Mittheilung des Herrn Pintsch die Ablösung einer Boje binnen ¼ Stunde vollendet sein.

Ein interessantes Object hervorragender Leistung von Schweissarbeit bietet der Bojenkörper, welchem die Form eines Doppelkegels gegeben wird. Das Gewicht beträgt 3 400 kg, die Wandstärke 16—20 mm, das Contragewicht = 1 400 kg, Gestänge = 220 kg, der Thurm mit der Laterne = 435 kg. Der Gebrauchsdruck für die Boje = 6 kg pro Quadratcentimeter.

Die Wahl der Form scheint zum Zweck möglichst ruhiger Lage im Wasser eine glückliche gewesen zu sein, da — wie Herr Pintsch weiter mittheilt — verschiedene Länder, insbesondere Deutschland, Holland, Frankreich und Russland dieselbe acceptirt haben.

Der cubische Inhalt der Ausstellungsboje = ca. 10 cbm und beträgt die Brenndauer bei 6 Atmosphären Füllung ca. 3 000 Stunden = 4 Monate (Tag und Nacht gerechnet); die nächstfolgenden Grössen mit einem Inhalt von 7,5 und 5 cbm entsprechen bei gleicher Gasfüllung einer Brenndauer von 3 resp. 2 Monaten. Auf der Boje erhebt sich auf 1,84 m Höhe ein Thurm — Bake genannt — stabil aus Schmiedeeisen ausgeführt, mit einem Mastkorb zum Schutz der Laterne gegen Ansegeln von Fischerfahrzeugen. Die Gaszuführung geschieht durch ein starkwandiges Eisenrohr, welches von dem auf dem Bojenkörper befestigten Füllventil abgenommen und in einer der vier Winkelschienen zur Laterne hochgeführt wird.

Obwohl letztere im Betrieb ist, so gestattete das Tageslicht eine Beobachtung der Wirkung der Flamme ebenso wenig, wie die Höhe der Laterne verhinderte, die Details der Construction in Augenschein zu nehmen. Wenden wir uns daher in das Ausstellungsgebäude zurück, um den interessantesten Theil der schwimmenden Leuchtbake, den Leuchtapparat, an den beiden separat ausgestellten Mustern näher zu betrachten.

Das ganze Gehäuse ist massiver Metallguss, die Kappe aus starkem Kupferblech hergestellt, kurz, Alles in stabilster Weise construirt, um in erster Linie den gewaltsamen elementaren Einflüssen zu begegnen. Auf einen starken Flansch, der zur Verbindung mit dem Thurmgerüst dient, ist ein halbkugelförmiger Untertheil aufgesetzt, in welchem der organische Theil des Leuchtapparates, der Regulator, eingebaut ist. Letzterer zeigt in etwas gedrängter Form genau dieselbe Construction, wie die bei der Waggonbeleuchtung angewendeten Druckreductions-Apparate, deren Wirkung allgemein bekannt ist. Der Regulator ist durch einen Metallgussdeckel geschlossen und auf denselben ein Trichter aufgesetzt, welcher als Stütze für den Brenner mit drei Flammen dient. Die drei Flammen stehen in horizontalem Kreise und consumiren pro Stunde zusammen nur ca. 22 l. Um den Lichteffect zu erhöhen und in einer Ebene zu concentriren, ist auf das Laternenuntertheil ein Fresnel'scher Apparat aufgesetzt, um sämmtliche Lichtstrahlen, wie beabsichtigt, zu brechen

und in horizontaler Ebene fortgeworfen zu werden. Der Effect ist in Anbetracht der kleinen Lichtquelle ein vollendeter, so dass — nach Mittheilung des Herrn Pintsch — die Sichtweite einer weissen Flamme 7, einer rothen 5, einer grünen Flamme 4 Seemeilen beträgt.

Um die Fresnel'sche Linse herum ist das gitterförmige Mitteltheil der Laterne, welches die schwere Verschlusskappe trägt, derart angeordnet, dass die durch die Kappe einströmende Verbrennungsluft zwischen Linse und den äusseren Scheiben nach unten und zu den Flammen streichen muss. Das letzte und nach dem Regulator wichtigste Glied ist die Kappe, welche die Luftzu- und Abführung regulirt. Sie besteht aus zwei Theilen, der äusseren Sturmkappe und dem inneren Aufsatz, welcher durch seine curvenförmigen Theile die eingepresste Luft erst aufwärts, dann abwärts auf mehrfach gewundenem Wege führt. Die Curven sind ferner so hergerichtet, dass event. eindringendes Wasser stets abgewiesen wird und eine weitere Vorrichtung ist derartig getroffen, dass, falls Wasser durch Ueberschlagen einer Welle dennoch eindringen sollte, dasselbe einfach, ohne zu den Flammen zu gelangen, zwischen Linse und äusserer Verglasung abfliessen muss.

Auf diese Weise hat Pintsch durch die sichere Luftregulirung in Verbindung mit dem vollkommenen Regulator erreicht, dass die heftigsten Schwankungen, selbst ein Ueberschütten der Laterne mit Wasser, einflusslos auf die Brennsicherheit bleiben und hiermit den letzten Baustein in ein Werk eingefügt, welches in so eminenter Weise humanen Zwecken dient.

Die gleichfalls vorgeführte Laterne grösseren Musters mit fünf Brennern, sonst gleicher Construction, ist für Gasleuchtschiffe und Bojen erster Grösse bestimmt.

Neben diversen anderen Gasapparaten, welche sich in der kleinen Ausstellung befinden, erregte ein Regulator für submarine Zwecke Interesse, indem derselbe derart construirt ist, dass ein Druck von 200 Atmosphären auf jeden beliebigen Atmosphären- und Wassersäulendruck regulirt werden kann.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neu eröffneter Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Von der geschäftsführenden Direction des Vereins ist auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereins-Statuts allen Verwaltungen mitgetheilt worden, dass die der Königlichen Eisenbahndirection (rechtsrheinischen) zu Köln unterstellte 1,5 km lange und am 1. d. Mts. für den Wagenladungsverkehr eröffnete Strecke Wiemelhausen - Weitmar als Vereinsbahnstrecke zu betrachten sei.

Aus dem Deutschen Reich.

Die Eisenbahn-Verstaatlichungen.

Die Eisenbahn-Verstaatlichungs-Vorlage wurde am 12. d. M. vom Abgeordnetenhause nach den Beschlüssen der zweiten Lesung unverändert und ohne Debatte definitiv mit grosser Majorität genehmigt. Da man auch an der Zustimmung des Herrenhauses nicht zu zweifeln hat, ist die Verstaatlichung der Oberschlesischen, Altona - Kieler, Breslau - Schweidnitz - Freiburger, Rechte-Oderufer und Posen-Creuzburger Eisenbahn als feststehend anzusehen. Während die Altona-Kieler, Breslau-Freiburger und die Rechte-Oderuferbahn zunächst nur in die Verwaltung und den Betrieb des Staates für eigene Rechnung des letzteren übergehen, wird die Posen-Creuzburger Eisenbahn und die Schaumburg-Lippe'sche Strecke der Linie Köln-Minden käuflich erworben.

Zur Berathung und Beschlussfassung über den Gesetzentwurf, betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat, wird übrigens das Herrenhaus am 22. Januar (und eventuell an dem folgenden Tage) Sitzung halten.

Preussische Staatsbahnprojecte.

Der Gesetzentwurf, durch welchen die Staatsregierung von dem Landtage einen weiteren Credit zum Bau von Secundärbahnen, sowie zur Vermehrung und Verbesserung der Betriebseinrichtungen der bestehenden Bahnen beansprucht, wird, wie der „B. Act." erfährt, nunmehr in den nächsten Tagen dem Abgeordnetenhause zugehen. Die Summe des verlangten Credits werde die bisherigen Angaben über dieselbe voraussichtlich erheblich übersteigen.

Prioritäts-Obligationen Preussischer Bahnen.

Die an der Börse noch immer vorherrschende Besorgniss, dass eine Kündigung von $4^1/_2$procentigen Prioritäts-Obligationen verstaatlichter, ehemals privater Bahnen stattfinden könne, wurde durch eine Aeusserung, welche dem Finanzminister zugeschrieben wird, wesentlich abgeschwächt. Hiernach soll Herr von Scholz erklärt haben, dass, so lange nicht die ganze Verstaatlichungsaction zu einem Abschluss gediehen ist, sich also nicht klar übersehen lässt, welcher Bedarf an Consols für die Erwerbung von Privatbahnen noch eintreten werde, an eine Kündigung von Prioritäten überhaupt nicht gedacht werden könne; und auch dann werde nur mit den Obligationen solcher schlecht rentirender Bahnen vorgegangen werden, welche ihre Zinsen nicht durch den eigenen Betrieb aufbringen. An der Börse wirkte diese Auslassung für Eisenbahn-Prioritäten günstig. Man glaubt, dass eine Kündigung der $4^1/_2$procentigen Prioritäten zum Zwecke der Zinsreduction gegenwärtig nicht beabsichtigt und, wenn überhaupt, erst nach sehr langer Zeit erfolgen wird. In der Landtagssitzung vom Mittwoch äusserte Minister von Scholz: Ich erkläre hiermit formell, dass die Regierung den § 5 nicht dahin versteht, dass der Minister lediglich nach seinem Gutbefinden die Kündigung der Anlehen vornehmen kann. Es handelt sich nicht darum, eine Aenderung in den wohlerworbenen Privatrechten der Gläubiger der Eisenbahnen herbeizuführen, sondern nur darum, den Finanzminister zu ermächtigen, innerhalb der Grenzen, die in den einzelnen Privilegien enthalten sind, zu kündigen. Auch wird der Finanzminister niemals einseitig im fiscalischen Interesse die Frage entscheiden, sondern nur in Würdigung des gesammten Staatsinteresses.

Die Verkehrsverhältnisse der Preussischen Montanindustrie.

Dem Landtage ist bei Beginn der gegenwärtigen Session eine Uebersicht über die Verwaltung der fiscalischen Bergwerke, Hütten und Salinen im Preussischen Staate während des Etatsjahres 1882/83 vorgelegt worden. In dem neuerdings erschienenen 5. Heft des 31. Bandes der im Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen „Zeitschrift für das Berg-, Hütten- und Salinenwesen im Preussischen Staate" befindet sich eine noch ausführlichere Darstellung desselben Gegenstandes, dessen wichtigster Inhalt, meist wörtlich, in jene dem Landtag vorgelegte Uebersicht übergegangen ist. Von allgemeinem Interesse ist vor Allem noch das, was über die Verkehrsverhältnisse der Preussischen Montanindustrie, insbesondere über die Verkehrsstrassen, mitgetheilt wird. Es wird darüber gesagt:

Das Eisenbahnnetz des Preussischen Staates und der für den Absatz der Montanindustrie in Betracht kommenden Nachbarländer hat im Jahre 1882 abermals eine weitere Entwickelung und Vervollständigung erfahren. Als das wichtigste Ereigniss in dieser Beziehung — wenigstens für die Montanindustrie der westlichen Provinzen — ist die Eröffnung der Gotthardbahn hervorzuheben, wenn dieselbe auch den vielfach an sie geknüpften hohen Erwartungen für den Deutschen Steinkohlen- und Eisenabsatz vorläufig nur zu einem kleinen Theile entsprochen hat. Von neu eröffneten einheimischen Eisenbahnlinien mögen sodann erwähnt sein die Strecken Rybnik-Loslau in Oberschlesien, Hirschberg-Schmiedeberg in Niederschlesien, Suhl-Grimmenthal als Theilstrecke der Linie Erfurt-Ritschenhausen in der Provinz Sachsen, Cüstrin-Stargard in der Provinz Brandenburg, Höngen-Jülich der Aachen-Jülicher Eisenbahn in der Rheinprovinz und Homberg-Mörs an der Aachen-Düsseldorfer Linie, gleichfalls in der Rheinprovinz.

Eine fernere Reihe für den Bergbau mehr oder minder wichtiger Haupt- und Secundärbahnen wurde im Bau weiter fortgeführt bezw. in Angriff genommen oder neu concessionirt. Es sind in dieser Beziehung namentlich anzuführen: im Oberbergamtsbezirke Breslau die Strecken Tarnowitz-Lublinitz-Rosenberg-Creuzburg (Oberschlesien); im Bezirke Halle die Bahn Bitterfeld-Stumsdorf; im Bezirke Klausthal die Strecken Langelsheim-Goslar und Goslar-Grauhof (Unterharz), Scharzfeld-Lauterberg-St. Andreasberg (Oberharz), Grossalmerode-Walburg (Hessen), sowie die Bahn Cölbe-Laasphe; endlich im Bezirke Bonn die Westerwald-Bahn Engers-Limburg mit der Zweiglinie Siersbahn - Altenkirchen, die Aggerthal-Bahn, die Eisern-Siegener und die Lippstadt-Warsteiner Secundärbahn.

Daneben kamen im directen Interesse des Bergbaues abermals zahlreiche neue Gruben-Anschlussbahnen, schmalspurige Locomotiv- oder Pferdebahnen und Drahtseilbahnen in Bau oder schon in Betrieb. Unter den normalspurigen Gruben-Anschlussbahnen ist diejenige der Steinkohlenzeche Deutscher Kaiser (Bergrevier Oberhausen) nach dem Rheinhafen bei Alsum (Mündung der Emscher) von besonderer Bedeutung, indem dieselbe auf der rechten Rheinseite einen vierten Rheinhafen für die Kohlenverschiffung dem Verkehr eröffnet hat. Schmalspurige Grubenbahnen und Drahtseilbahnen wurden namentlich innerhalb der Eisensteinreviere des Oberbergamtsbezirkes Bonn, sowie in den Mansfelder Kupferschieferrevieren und in den Braunkohlenrevieren des Bezirks Halle vielfach neu hergestellt.

Bericht des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend den Landes-Eisenbahnrath.

Den beiden Häusern des Landtags hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten in Gemässheit des Gesetzes vom 1. Juni 1882 (betreffend die Einsetzung von Bezirks-Eisenbahnräthen und eines Landes Eisenbahnrathes für die Staatseisenbahnverwaltungen) einen Bericht über die im Jahre 1883 stattgehabten Verhandlungen des Landes-Eisenbahnrathes nebst Anlagen übersendet. — Der Landes-Eisenbahnrath hat 1883 nur zwei Sitzungen (22. September und 16. November) gehalten. In der ersten Sitzung hat er sich constituirt. In der zweiten (ein kurzes Referat über diese Sitzung siehe in No. 91 S. 1220 vorig Jahrg.) wurde zunächst die Uebersicht der Normal-Transportgebühren vorgelegt, zu welcher

der Landes-Eisenbahnrath zur Zeit nichts zu erinnern fand. Bei der Berathung ward jedoch von demselben der Wunsch ausgesprochen, 1. eine Uebersicht der Normal-Transportgebühren auch der übrigen Deutschen Bahnen zu erhalten und 2. durch Vorlage einer statistischen Uebersicht in die Lage versetzt zu werden, über die finanziellen und wirthschaftlichen Wirkungen der Beseitigung der bestehenden Ungleichheiten der Normal-Transport- und Expeditionsgebühren ein Urtheil zu gewinnen. Wie der Herr Minister in seinem Bericht weiter mittheilt, werden die erforderlichen Umfragen und Erhebungen in die Wege geleitet werden. Zu No. 2 der Tagesordnung, nachträglicher Kenntnissnahme der in 1883 zur Einführung gelangten Ausnahmetarife, beschloss der Landes-Eisenbahnrath: „den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten zu ersuchen, dem Landes-Eisenbahnrath künftig auch alle Aenderungen und Ausdehnungen von Ausnahmetarifen zur Aeusserung vorzulegen." Der diesem Beschlusse zu Grunde liegende Antrag der Mitglieder des Landes-Eisenbahnrathes Dr. Hammacher und von Lenthe wurde begründet durch § 14 No. 3 des Gesetzes vom 1. Juni 1882, nach welchem dem Landes-Eisenbahnrathe „die Anordnung wegen Zulassung oder Versagung von Ausnahme- und Differentialtarifen zur Aeusserung vorzulegen sind". Dem gegenüber wurde von anderer Seite darauf hingewiesen, dass eine derartige geschäftliche Behandlung der Ausnahmetarife eine unerwünschte Verweitläufigung der Aufgaben des Landes-Eisenbahnrathes herbeiführen werde, welche weder im wirthschaftlichen Interesse des Landes noch im Interesse der Thätigkeit des Landes-Eisenbahnrathes liege. Wenngleich dieser letzteren Auffassung beizutreten sei, sagt der Bericht, so lasse sich doch nicht verkennen, dass der Wortlaut des Gesetzes auch die vom Landes-Eisenbahnrathe angenommene weitergehende Auslegung gestatte und es werde daher dem Antrage des Landes-Eisenbahnrathes entgegen gekommen werden. Um jedoch einer Schädigung der wirthschaftlichen Interessen des Landes in Folge dieser Verweitläufigung der Geschäfte vorzubeugen, werde in solchen Fällen, in welchen eine alsbaldige Aenderung, Erweiterung oder Einschränkung von Ausnahmetarifen nach dem Ermessen der Verwaltung im Landesinteresse geboten sei, dieselbe auf Grund des § 16 des Gesetzes ohne vorherige Aeusserung des Landes-Eisenbahnrathes zur Ausführung gelangen und dem Landes-Eisenbahnrathe nachträglich zur Kenntnissnahme mitgetheilt werden. — Die von dem Landes-Eisenbahnrathe erbetene Uebersicht über die auf den Staatsbahnen bestehenden Ausnahmetarife wird ausgearbeitet und dem Landes-Eisenbahnrathe mitgetheilt werden. — Zu den in dieser Sitzung unter 3, 4 und 5 der Tagesordnung noch verhandelten Gegenständen, Einführung eines Ausnahmetarifs für Torfstreu, über Tarifermässigungen im Interesse der Drahtindustrie im Lennebezirke des Kreises Altena und über Anträge zu den allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterclassification des Deutschen Eisenbahngütertarifs — hat der Minister den Beschlüssen des Landes-Eisenbahnrathes überall beitreten können.

Internationale Fahrplanconferenz.

Am 9. d. Mts. fand hierselbst in dem grossen Saale des Berlin-Anhaltischen Bahnhofes unter dem Vorsitze des Herrn Ober-Regierungsrathes Kranold von der Königlichen Eisenbahndirection Berlin die internationale Fahrplanconferenz zur Berathung und Festsetzung des diesjährigen Sommerfahrplans statt. Wie der „Berl. Act." meldet, waren fast sämmtliche Deutsche und Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnverwaltungen vertreten; ausserdem waren Vertreter der Holländischen, Belgischen, Französischen, Englischen, Schweizerischen und Rumänischen Bahnen anwesend. Von den gefassten Beschlüssen ist hervorzuheben, dass der diesjährige Sommerfahrplan mit Rücksicht darauf, dass auf den 1. Juni das Pfingstfest fällt, ausnahmsweise bereits am 20. Mai zur Einführung gelangen soll. Ferner ist eine wesentlich bessere Verbindung zwischen Berlin und den Böhmischen Badeorten (Teplitz, Carlsbad) in Aussicht genommen, womit eine neue Verbindung zwischen Berlin und Wien zusammenhängt. Hierdurch werden auf der Berlin-Dresdener und Berlin-Anhalter Bahn einige Aenderungen nöthig. Auch für die Berlin-Görlitzer Eisenbahn sind wesentliche, dem Verkehrsbedürfniss entsprechende Fahrplanänderungen in Aussicht genommen. Die Conferenz zur Berathung des diesjährigen Winterfahrplans wird am 25. Juni d. J. in Graz stattfinden.

Zur Statistik der Güterbewegung.

Der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten ins Leben gerufenen Statistik der Güterbewegung auf den Deutschen Eisenbahnen sind seit dem 1. Januar d. J. auch die Verwaltung der Bayerischen Staatsbahnen nebst derjenigen der Pfälzischen Eisenbahnen beigetreten. Wie die „A. Z." hervorhebt, hat das gemeinnützige, für die Beobachtung der Waarenbewegung im inneren Verkehr der einzelnen Theile des Deutschen Wirthschaftsgebietes unentbehrliche Werk hierdurch in seiner volkswirthschaftlichen Bedeutung eine wesentliche Förderung erfahren. Mit Ausnahme der Sächsischen Staatsbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn, der Marienburg-Mlawkaer Bahn, der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn und einiger kleinen Industriebahnen sind nunmehr sämmtliche Deutsche Eisenbahnen der von der Preussischen Staatsregierung geschaffenen Einrichtung beigetreten.

Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft.

Ueber die am 8. d. Mts. im Ministerium der öffentlichen Arbeiten abgehaltene Conferenz der Delegirten des Arbeits- und des Finanzministeriums mit den Delegirten der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft berichtet der „B. B.-C.", dass dieselbe keinerlei positives Resultat ergeben habe. Während man eine directe Offerte erwartet habe, und während über die Höhe derselben in der Oeffentlichkeit die divergirendsten Angaben im Umlauf waren, sei von dem punctum saliens, von der Höhe der seitens der Staatsregierung zu offerirenden Abfindung auch in dieser Conferenz mit keinem Worte die Rede gewesen. Die Delegirten der Ministerien gaben der Conferenz einen reinen informatorischen Charakter, indem sie den Delegirten der Eisenbahngesellschaft Fragen betreffs des Reservefonds und einiger anderer interner Angelegenheiten der Berlin-Hamburger Bahn vorlegten. Die Conferenz bildete also eigentlich nur eine Fortsetzung der vorigen Berathung und wie in jener nahmen die Ministerialcommissarien die Mittheilungen der Delegirten der Eisenbahngesellschaft lediglich, ohne eine bestimmte Erklärung abzugeben, ad referendum. — Wie wir bereits andeuteten, ist, solange nicht die nöthige Genehmigung der von der Generalversammlung der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft beschlossenen Statutenänderung seitens Hamburgs formell ausgesprochen wird — eine neue Offerte der Preussischen Regierung gar nicht zu erwarten. Jene Genehmigung wird erst dann erfolgen, wenn der Vertrag wegen Verkaufes der Hamburg-Bergedorfer Bahn die verfassungsmässige Zustimmung der Hamburger gesetzgebenden Factoren gefunden hat, wozu wir bemerken, dass gestern (am 12. d. Mts.) die betreffende Vorlage der Hamburger Bürgerschaft noch nicht zugegangen war.

Hiermit stimmt auch nachstehende Notiz des „Berl. Act." vom 12. d. Mts.: „Wie wir erfahren, ist dem Directorium der Gesellschaft am letzten Mittwoch, den 9. d. Mts., ein neuer Erlass der Staatsregierung in Sachen der Verstaatlichung der Bahn zugegangen. In demselben wird darauf aufmerksam gemacht, dass, nachdem die von der letzten Generalversammlung beschlossenen Statutänderungen von Seiten der Mecklenburgischen Regierung genehmigt worden, die gleiche Genehmigung von Seiten der Regierung der freien Stadt Hamburg immer noch ausstehe, dass aber eine Fortsetzung der Verhandlungen vor Erledigung dieser Frage nicht angezeigt erscheine". Dass sich die Genehmigung der Statutänderungen in Hamburg so überaus lange hinzieht, ist dem „Actionär" auffallend. Eine sachliche Bedeutung wird jedoch dem Hinziehen der Verstaatlichungsverhandlungen kaum beizumessen sein, man müsste denn annehmen, dass die Hamburger Bürgerschaft dem Vertrag, betreffend Verkauf der Hamburg-Bergedorfer Bahn, die Zustimmung verweigern möchte.

Nordhausen-Erfurter Eisenbahngesellschaft.

Die Direction der Nordhausen-Erfurter Eisenbahngesellschaft hat, wie die hiesigen Zeitungen berichten, mit dem Hause Jacob Landau in Berlin einen Refundirungsvertrag abgeschlossen, dessen Grundzüge darin bestehen, dass den Actionären freigestellt wird, auf je sechs Stammactien eine einzuliefern, wogegen sie fünf Stammactien abgestempelt zurückerhalten mit dem Rechte, auf diese abgestempelten Stammactien diejenige Dividende zu beziehen, die etwa nach Zahlung der laufenden fünfprocentigen Stammprioritäten-Dividende auf rückständige Stammprioritäten-Coupons früherer Jahre zur Auszahlung gelangen würde. Da das Stammactien-Capital 3 750 000 *M.* beträgt, würden auf diese Weise 625 000 *M.* Stammactien zur Verfügung stehen. Das Haus Jacob Landau verpflichtet sich, aus dem Erlöse dieser Stammactien den Besitzern der rückständigen Stammprioritäten-Coupons den Ankauf der Stammprioritäten-Coupons anzubieten. Es sind insgesammt rückständig $37^1/_6$ pCt. Der Betrag, welcher für die rückständigen Coupons gewährt werden soll, kann nur ein mässiger sein. Wie verlautet, dürfte derselbe sich auf 14—15 *M.* für je 114,50 *M.* = $38^1/_6$ pCt. stellen, welche Ende 1882 als Dividende rückständig waren. Die Feststellung der Scala, nach welcher die Coupons der einzelnen Jahrgänge, sofern solche einzeln vorhanden sind, bezahlt werden, bleibt Sache des Hauses Jacob Landau. — Die Generalversammlung, welche den Fundirungsvertrag genehmigen soll, ist auf den 2. Februar einberufen worden. Auf der Tagesordnung steht ausser dem Refundirungsvertrag noch der Antrag auf jene Statutenänderungen, die durch jenen Vertrag bedingt werden, und ferner der Antrag, dass in Zukunft die Nachzahlung für rückständige Coupons nicht auf die abgetrennten Coupons früherer Jahre, sondern auf die Stücke stattfinden soll, derart also, dass das Erträgniss des laufenden Jahres voll Denjenigen zu Gute kommt, die am Ende des Jahres Besitzer der Stammprioritäten sind.

Zum Eisenbahnbau in Mecklenburg.

Dem „Hamb. C." wird geschrieben: Während fast alle im vergangenen Jahre in Aussicht genommenen Eisenbahnbauten in Mecklenburg theils rüstig gefördert, theils schon vollendet sind, ist gerade bezüglich eines der wichtigsten Eisenbahnprojecte, der Eisenbahn Warnemünde-Neustrelitz, bekanntlich einer Theil-

strecke der Linie Berlin-Kopenhagen, eine Zögerung eingetreten, die noch jetzt nicht überwunden ist. Hervorgerufen ist dieselbe vor Allem dadurch, dass die Anlage eines grossen Hafenbassins bei Warnemünde, dem Vorort Rostocks, in Rostock selbst den heftigsten Widerstand findet. Man fürchtet hier, dass durch dieses Bassin die Rostocker Handelsinteressen auf das Empfindlichste geschädigt werden könnten und will statt dieses Bassins eine Vertiefung der Warnow, um so die Schifffahrt nach wie vor auf Rostock zu concentriren. In Rostock waren in den letzten Tagen Vertreter der Société Belge anwesend, die bekanntlich den finanziellen Theil des Unternehmens in die Hand genommen hat. Die Vertreter verhandelten mit dem Rostocker Eisenbahncomité und sollen sich recht verstimmt über die Verzögerung des Unternehmens und ebenso auch dahin ausgesprochen haben, dass die Société Belge von der Anlegung eines Bassins in Warnemünde nicht abgehen könnte. — Die Eisenbahn Wismar-Rostock ist seit Weihnachten in Betrieb und hatte bis jetzt recht lebhaften Verkehr. — Der Bau der sogenannten Südbahn Parchim-Neubrandenburg wird rüstig gefördert. Diese Bahn schafft bekanntlich durch Anknüpfung an die Linie Ludwigslust-Parchim für die betr. Bezirke die kürzeste Verbindung zwischem Hamburg und Stettin. Den Actionären der Parchim-Ludwigsluster Bahn sind bereits von einem Geldinstitut 120 pro Actie geboten, ein Zeichen, dass man sich von der Ausführung des Südbahnprojects auch für die Ludwigslust-Parchimer Bahn Vortheile verspricht. — Erfreulicherweise ist nun auch in Folge einer namhaften Geldbewilligung auf dem letzten Landtag die Verlängerung der Güstrow-Plauer Bahn bis zur Landesgrenze gesichert. Durch diese Bahn wird vom Süden Mecklenburgs aus im Anschluss an Bahnbauten in der Mark Brandenburg eine weitere Eisenbahnverbindung mit der Berlin-Hamburger Bahn erzielt.

Holsteinische Marschbahn und Westholsteinische Eisenbahn.

Wir berichteten bereits in No. 89 (S. 1193) vor. Jahrg., dass mit dem 1. Januar 1884 die seinerzeit zwischen der Direction der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft einerseits und der Direction der Holsteinischen Marschbahn-Gesellschaft sowie der Direction Westholsteinischen Eisenbahngesellschaft andererseits getroffenen Vereinbarungen über die Besorgung von Geschäften der Hauptverwaltung der letztgenannten beiden Bahnen durch die erstere Verwaltung aufgehoben worden sind. Es ist nun von dem genannten Tage ab und zwar:

1. von der Direction der Holsteinischen Marschbahn-Gesellschaft

eine Centralstelle unter der Bezeichnung: „Verkehrsbüreau der Holsteinischen Marschbahn in Glückstadt",

2. von der Direction der Westholsteinischen Eisenbahngesellschaft

eine besondere selbstständige Dienststelle unter der Bezeichnung: „Controlbüreau der Westholsteinischen Eisenbahn in Neumünster" errichtet worden, denen die Führung sämmtlicher den Verkehr betreffenden Correspondenzen sowie der Austausch der Abrechnungen und der Abrechnungsmaterialien, ferner die Verrechnung der Saldi mit den Dienststellen der fremden Verwaltungen resp. der General-Saldirungsstelle des Vereins übertragen ist.

Hochwaldbahn.

Der „Frankf. Ztg." wird aus Trier geschrieben: Für die von der Regierung geplante Hochwaldbahn sind folgende Stationen und Haltestellen in Aussicht genommen: Trier, Ruwer, Waldrach, Sommerau, Schöndorf, Schömerig, Nieder-Zerf, Schillingen, Reinsfeld, Hermeskeil. Die Bahn soll etwa 52 km lang werden und der Staat stellt die Bedingung, dass die von ihr durchschnittenen Gemeinden ein Drittel der auf nicht ganz eine halbe Million Mark geschätzten Grunderwerbskosten tragen. Bei anderen Bahnen untergeordneter Bedeutung trägt der Staat höchstens die Hälfte der Grunderwerbskosten.

Ueber die Schadenersatzpflicht der Telegraphenbeamten für die durch ihre Schuld herbeigeführte Verstümmelung von Telegrammen den Telegrammabsendern gegenüber hat das hiesige (Berliner) Landgericht I. am 7. d. M. eine bemerkenswerthe Entscheidung gefällt. Kaufmann Z. hier hatte bei einem Buchdruckereibesitzer die Anfertigung von Geschäftscircularen bestellt. In Folge veränderter Geschäftsdisposition richtete Z. an den Buchdruckereibesitzer ein Telegramm: „Bitte den Druck der Circulare zu sistiren. Näheres mündlich. Z." Dieses Telegramm gelangte an den Buchdruckereibesitzer ohne die Unterschrift „Z.", und da der Buchdrucker von verschiedenen Kunden Aufträge zum Druck von Circularen erhalten hatte, so nahm er an, dass einer der anderen Kunden das Telegramm an ihn gerichtet habe und legte dessen Druckauftrag bei Seite, während er den Druck der Circulare des Kaufmanns Z., den er bei Empfang des Telegramms noch nicht begonnen hatte, vornahm und ausführte. Als er am folgenden Tage dem Z. die Drucksachen ablieferte, stellte sich der durch das defecte Telegramm verursachte Irrthum heraus. Kaufmann Z., der die abgelieferten Drucksachen nicht verwenden konnte, wandte sich an die Ober-Postdirection mit der Bitte, ihm den Beamten zu bezeichnen, durch dessen Verschulden das Telegramm ohne Namensunterschrift an den Adressaten gelangt war, um diesen zum Schadenersatz anzuhalten. Die Ober-Postdirection bezeichnete dem Z. den betreffenden Beamten mit dem Bemerken, dass der bezeichnete Telegraphenassistent wegen seiner Fahrlässigkeit bestraft worden sei. Nachdem Einigungsversuche des Z. mit dem Telegraphenbeamten wegen Zahlung eines Theils des Schadens erfolglos geblieben war, klagte Z. seine Schadenforderung gegen den Telegraphenassistenten ein. Der beklagte Beamte berief sich auf die Telegraphenbestimmung, dass die Telegraphenverwaltung Nachtheile, welche durch Verlust, Verstümmelung oder Verspätung der Telegramme entstehen, nicht zu vertreten hat, welche Bestimmung seiner Meinung nach auch die Haftbarkeit der einzelnen Telegraphenbeamten unbedingt ausschliesse. Ferner warf der Beklagte dem Kläger eigenes Verschulden vor, da dieser nur ein einfaches Telegramm und nicht ein sogenanntes verglichenes Telegramm (gegen erhöhte Gebühr), welches ihn vor Schaden bewahrt hätte, an den Druckereibesitzer geschickt habe. Das Landgericht verwarf aber die Einwände des Beklagten und verurtheilte diesen zum vollen Schadenersatz, indem es annahm, dass die Bestimmung, wodurch die Haftbarkeit der Telegraphenverwaltung unbedingt ausgeschlossen werde, nicht ohne Weiteres auf die fahrlässige Handlung einzelner Beamten zu beziehen wäre, und dass das Verschulden des expedirenden Telegraphenbeamten durch die Unterlassung des Aufgebens eines verglichenen Telegramms nicht vermindert würde.

Personalien.

Preussische Staatsbahnen. Der bisherige Eisenbahn-Bauinspector Otto Koeltze ist zum Eisenbahn-Betriebsinspector bei der Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen ernannt und es ist demselben die Verwaltung der Betriebsinspection Saargemünd übertragen worden.

Es sind versetzt die Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspectoren:

Bansen, bisher in Breslau, als ständiger Hülfsarbeiter an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt zu Posen,

Usener, bisher in Posen, als ständiger Hülfsarbeiter an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt zu Breslau,

Lüken, bisher in Köln, als ständiger Hülfsarbeiter an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt zu Stettin (Stettin-Stralsund),

Bönisch, bisher in Halle a/S., als ständiger Hülfsarbeiter an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt (rechtsrheinisch) zu Essen, und

Arndt, bisher in Stettin, nach Osnabrück zur Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstehers der dortigen Eisenbahn-Bauinspection.

Die Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstehers der in Norden eingerichteten, dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Münster-Emden) zu Münster unterstellten Bauinspection ist dem Regierungs-Baumeister Herold übertragen worden.

Aus Italien.

Verlängerung der staatlichen Betriebsführung.

Nachdem der Minister der öffentlichen Arbeiten die beiden Gesetzentwürfe bezüglich Verlängerung des Termines für den staatsseitig provisorisch geleiteten Betrieb der Oberitalienischen und Römischen Eisenbahnen, sowie bezüglich Genehmigung zur Verrechnung der Einnahmen und Ausgaben in der bisherigen Weise eingebracht hatte, ist durch die Abgeordnetenkammer in der Sitzung vom 21. December pr. Beides ohne Discussion zum Beschluss erhoben worden.

Die Fristverlängerung reicht vom 1. Januar bis ultimo Juni 1884.

Genua-Ovada-Asti.

Die Vorarbeiten bezüglich dieser Strecke können nunmehr energischer betrieben werden, nachdem mit Beginn des neuen Jahres dazu ein Theil des bei der Linie Novara-Pino entbehrlich gewordenen Personales zur Verwendung kommen konnte. Zum Zweck der speciellen Vorarbeiten fand folgende Eintheilung der 97 km langen Linie statt: Genua-Masone 25 km, Masone-Ovada-Molaro 20 km, Molaro-Acqui-Nizza-Monferrato 30 km und von Nizza-Monferrato bis Asti 22 km.

Eröffnungen.

Am 27. December pr. fand die Betriebseröffnung der Localbahn Parma-Guastalla-Suzzara (Eisenbahn 4. Kategorie) statt, und am 31. December die der Linie Ferrara-Argenta; letztere ist vorschussweise vom Staat für Rechnung der Provinz Ferrara erbaut worden. Ferner stehen noch die Eröffnungen der Strecken Treviso-Cornuda, Treviso-Ponte de Piave, Parma zum Po-Fluss und Bra-Carmagnola bevor. Die Verwaltung der Oberitalienischen Bahnen, welche den Betrieb der letztgenannten 5 Strecken führt, hat bereits die Personalvertheilung dafür in Vorschlag gebracht.

Auf der Linie Ferrara-Argenta befinden sich die beiden Zwischenstationen Montesanto und Portomaggiore; sämmtliche Stationen haben vollen Verkehr. Eine Verlängerung wird in Aussicht genommen.

Rom-Viterbo.

Nach langen Verhandlungen zwischen den betheiligten Gemeinden unter Leitung der betreffenden Behörden in der Stadt Rom hat sich nunmehr ein Consortium aus den interessirten Gemeinden definitiv constituirt; der Bau der 80 km langen genannten Linie ist auf rund 12 000 000 L. veranschlagt worden. Hierzu giebt die Provinz einen Antheil von 1 640 000 L. und der Rest wird von den betheiligten Communen nach einem im Princip grösstentheils acceptirten, in einigen Einzelnheiten noch näher zu bestimmenden Repartitionsmodus aufgebracht.

Directe Linie Rom-Neapel.

Im Ministerium der öffentlichen Arbeiten ist Entscheidung zu Gunsten einer Linie über Terracina getroffen worden, für welche nunmehr die definitiven Vorarbeiten festgestellt werden sollen. St.

Italienische Alpenbahn-Projecte.

Der Italienischen Regierung liegen gegenwärtig drei Alpenbahn-Projecte vor. Das eine betrifft die Bahn Turin-Cuneo-Marseille, das zweite die Bahn Aosta Mont-Blanc-Genf und das dritte die Bahn Aosta-St. Bernhard-Martigny. Das Project für eine Simplonbahn hat vorgelegen und ist vorläufig bei Seite gelegt worden. Wie nun die Turiner Blätter melden, wird von den erwähnten drei Alpenbahn-Projecten das erstgenannte noch in diesem Jahre zur Debatte vor das Italienische Parlament gelangen, nachdem Frankreich auf die Ausführung desselben drängt, damit Marseille so bald als möglich eine neue Verbindung mit der Gotthardbahn erhalte.

Aus der Schweiz.

Die Tramwaybahn Genf-Chêne-Annemasse.

In der zweiten Hälfte des Monats October wurde die verlängerte Tramwaylinie Genf-Chêne-Annemasse eröffnet, welche die Stadt Carouge und Genf mit dem Knotenpunkt der Eisenbahnen Evian-Bellegarde und Annemasse-La Roche in Verbindung setzt. Durch diese Verbindung erreicht die Genfer Tramwaylinie eine Länge von 10 833 m, wovon auf Carouge-Genf (Carouge ist gleichsam die Vorstadt von Genf) 3 270 m, auf Genf-Französische Grenze 4 740 m und auf die Linie von da nach Annemasse 2 823 m entfallen. Diese eingeleisige Tramwaylinie hat eine Spurweite von 1,35 m, zieht sich auf der cantonalen Chaussee, welche eine Breite von 8—15 m hat, bis an die Stadtgrenze von Genf, durchschneidet die Stadt in ihrer ganzen Breite, und zwar zum Theil in Strassen mit nur 7—8 m Breite und gewinnt bei einer Steigung von 5 pCt. die Höhe des Marktfleckens von Chêne, um von da auf der Departementalstrasse die Knotenstation Annemasse zu erreichen. Der Verkehr Carouge-Annemasse wird mit Locomotiven System Brown betrieben. Die Geschwindigkeit ist 9 km pro Stunde. Der Locomotive werden nach Bedarf 1—2 Waggons angehängt, und der Verkehr zwischen Carouge und Annemasse mittelst 40 Abfahrten pro Tag geregelt, welche, ausser den Haltestellen, 4 Stationen bedienen. Der mit 120 Abfahrten geregelte Verkehr Carouge-Genf-Chêne und Carouge-Genf-Bahnhof Genf wird mit Pferden unterhalten. Der Passagierverkehr, sowie der Transport kleiner Colli wird durch Verlängerung der Tramwaylinie bis Annemasse bedeutend erleichtert, und wird sich diese Linie auch nach dem projectirten Bau der Eisenbahnlinie Genf-Annemasse noch praktisch bewähren. Die Genfer Tramwaygesellschaft benutzt seit circa 4 Jahren von Zeit zu Zeit die Locomotiven System Brown zu ihrem Verkehr Carouge-Chêne und befährt damit selbst enge, 6,95 m breite, sehr belebte Strassen.

Aus England.

Vieh-Transporte.

Nach einer von der „Railway-News" neuerlich veröffentlichten Zusammenstellung der Einnahmen für Vieh-Beförderung auf 14 grösseren Englischen Bahnen sind in den letzten 7 Jahren diese Einnahmen fast ganz gleichmässig geblieben. Deren Gesammt-Betrag belief sich am höchsten im Jahre 1882, nämlich auf 1 282 907 £, also nur um 51 959 £ = $4^1/_4$ pCt. mehr als 1876. Die geringste Einnahme wurde 1881 erzielt mit 1 096 614 £ = $6^1/_2$ pCt. weniger gegen 1880 und 11 pCt. weniger als 1876. Der Durchschnitt der ersten 3 Jahre betrug 1 227 983 £ und der letzten 4 Jahre 1 173 078 £.

Dagegen sind die Schwankungen in den Einnahmen der einzelnen Bahnen verhältnissmässig grösser als in den Gesammt-Einnahmen, doch übersteigt auch dabei auf Bahnen mit starkem Vieh-Verkehr nur in wenigen Fällen die Ab- oder Zunahme in einem Jahre mehr als 10 pCt.

Auf der London- und Northwestern-Bahn fielen z. B. die Vieh-Einnahmen um $7^1/_2$pCt. von 1878 zu 1879, $3^1/_2$pCt. von 1879 zu 1880, $4^1/_2$ pCt. von 1880 zu 1881, in welch' letzterem Jahre sie 191 961 £ d. h. 32 600 £ = $14^1/_2$ pCt. geringer als 1878 waren, stiegen dann aber 1882 um 38 018 £ = 20 pCt. und gingen also über die in den letzten 4 vorhergegangenen Jahren fortgesetzten Minder-Einnahmen wieder hinaus. Diese Bahn befördert beinahe zweimal soviel Vieh, als irgend eine andere Englische Bahn, sie hatte 1882 = 27 pCt. der Gesammt-Vieh-Einnahmen aller Bahnen; darauf folgte die Great Western mit 14 pCt.

Personen-Verkehr.

Die Benutzung der I. Wagenclasse scheint in unausgesetzter Abnahme begriffen zu sein, mehr noch die der II. Classe. Die III. Classe allein hat eine steigende Tendenz und zwar in solchem Masse, dass daraus eine entschiedene Abnahme der Personengeld-Einnahmen hervorgeht.

Im Jahre 1870 betrugen die Durchschnitts-Einnahmen aus der I. Wagenclasse 254 £ pro Mile Bahn und 23,2 pCt. der ganzen Personengeld-Einnahme; sie erhoben sich 1875 auf 284 £, was nur noch 20,8 pCt. ergab; seitdem sind sie aber ununterbrochen abwärts gegangen, bis sie im Jahre 1882 auf 203 £ = 14,9 pCt. der Gesammt-Personen-Geld-Einnahme angelangt sind.

Die II. Wagenclasse-Einnahmen pro Mile erreichten ihren Höhepunkt 1871 mit 336 £ = 28,3 pCt. der Total-Personengeld-Einnahme; die Aufhebung der II. Wagenclasse auf der Midland-Bahn im Jahre 1872 verursachte ein Heruntergehen in jenem Jahre um mehr als $^1/_5$, auf 265 £, und seitdem haben sie sich von Jahr zu Jahr vermindert bis auf 185 £ = 13,5 pCt. im Jahre 1882. Diese beiden Wagenclassen brachten 1870 zusammen auf: 52,1 pCt. der Gesammt-Personengeld-Einnahme, 1875 37,8 pCt., 1882 nur noch 28,4 pCt.

Die III. Wagenclasse ertrug 1870 481 £ = 43,9 pCt. des Totals; die erwähnte Aufhebung der II. Wagenclasse auf der Midland Bahn verursachte ein bedeutendes Anwachsen der Einnahmen der III. Classe im Jahre 1872, nämlich auf 652 £ oder 36 pCt. mehr als 1870. Und seitdem sind diese Einnahmen von Jahr zu Jahr gestiegen, mit nur einer Ausnahme; 1875 beliefen sie sich auf 779 £ (57,2 pCt. der Gesammt-Personengeld-Einnahme) und 1882 auf 888 £ = 65,2 pCt. Die übrigen Einnahmen rühren von Saison-Billets her und sind ebenfalls bedeutend gestiegen.

Ein Vergleich der Einnahmen pro Mile 1870 und 1882 ergiebt Folgendes:

	1882.	1870.				
I. Cl.	203 C.	254 C.	Abnahme:	51 C.	= 20	pCt.
II. Cl.	185 „	317 „	„	132 „	= 41,6	„
III. Cl.	888 „	481 „	Zunahme:	407 „	= 84,6	„
Saison-Billets etc.	87 „	44 „	„	43 „	= 97,7	„

Dies ist kein günstiges Resultat für die Einträglichkeit der oberen Wagenclassen. Die Züge werden zahlreicher, und auf allen müssen Annehmlichkeiten für alle Wagenclassen hergestellt und erhalten werden, während die Zahl der in I. und II. Classe Reisenden, welche davon Gebrauch machen und dafür bezahlen, von Jahr zu Jahr abnimmt!

Früher wurden III. Classe-Passagiere nicht in allen Zügen befördert, fast nie in Schnell-Zügen. Als aber 1872 die Midland Bahn begann, allen Zügen Wagen III. Classe beizugeben, konnte sich fast keine Bahn der gleichen Massregel entziehen, wenn auch einzelne mit grossem Widerwillen dazu übergingen. Jetzt scheint es öconomischer zu sein, wenn die I. Classe auf einzelne Züge beschränkt würde.

Natürlich ist der Personen-Verkehr der verschiedenen Classen nicht im Verhältniss zu den Personen-Einnahmen. Summarisch gesprochen sind die Englischen II. Classe-Preise 50 pCt., die I. Classe-Preise 100 pCt. höher als die III. Classe-Preise. Auf dieser Basis kommen von jeden 100 Personen-Meilen 9 Passagiere auf die I., 11 auf die II. und 80 auf die III. Classe.

(Railr. Gazette.)

Rumänische Eisenbahnen.

Man schreibt aus Bukarest: 76 Deputirte haben in der Kammer einen Antrag eingebracht, die als Schmalspurbahnen in Aussicht genommenen Localbahnen, deren Bau im vergangenen Jahre von der Kammer beschlossen wurde, in Bahnen mit normaler Spur umzuwandeln. Es sind dies die nachfolgenden Linien: 1. Rimnic-Valcea-Peatra-Corabia mit der Zweigbahn nach den Salinen Ocnele Mare, 2. Piatra-Bacau, 3. Folticeni-Dolhasca, 4. Docolina-Husch an den Pruth, 5. Filiasch-Tirgu-Jiul in der Richtung gegen Petroseni, 6. Golesci-Campulungu, 7. Leverda-Dorohoi und 8. Turnu-Magurele nach Rusi de Vede. Der Antrag wurde den Sectionen der Kammer zur Vorberathung zugewiesen, und es ist kaum daran zu zweifeln, dass derselbe zum Beschlusse erhoben werden wird.

In den ersten Monaten 1884 sollen folgende Linien eröffnet werden:

1. Titu-Tergovist 30 km;
2. Adjud-Ocna 52 km.

Serbische Bahnen.

Nach vorliegenden Meldungen hofft man, dass die Strecke Belgrad-Nisch spätestens Ende Mai dem Verkehre übergeben werden dürfte. Was den Bau der kurzen Linie Nisch-Pirot-Zaribrod betrifft, so liegt Serbischerseits kein Hinderniss vor, dass dieselbe ehestens in Angriff genommen werde. Laut Vertrag, den die Serbische Regierung seinerzeit mit der Union Générale abge-

schlossen, und den die neue Gesellschaft übernommen hat, steht der letzteren das Recht zu, den Bau, die Finanzirung und den Betrieb dieser Linie zu übernehmen, wenn die Königliche Regierung sich nicht entschliessen sollte, diese Bergbahn in eigener Regie zu erbauen, wozu aber wenig Aussicht vorhanden ist. Die Gesellschaft kann einen höheren Preis, als denjenigen, welcher ihr auf der Strecke Belgrad-Nisch zugestanden worden war, beanspruchen, nur darf die beanspruchte Summe in keinem Falle 225 000 Frcs. pro Kilometer übersteigen.

Lodzer Fabrik-Eisenbahn.

Der Verwaltungsrath beruft zum 30. Januar n. St. eine ausserordentliche Generalversammlung nach Warschau ein behufs Beschlussfassung in Angelegenheiten der Ueberlassung der Bahn an die Iwangorod-Dombrowoer Eisenbahngesellschaft.

Argentinische Republik.

Eisenbahnen 1882.

In der Argentinischen Republik waren im Jahre 1882 1 647 Miles (1 Mile = 1,6 km) Eisenbahnen im Betriebe. Auf denselben wurden im genannten Jahre 3 648 124 Personen und 1 316 336 Tons Frachten befördert. Die Einnahmen beliefen sich auf 1 677 317 £, welche ein Reinerträgniss von 831 655 £ lieferten.

Enteignung.

v. O. **Zur Entschädigung wegen unzureichender Einrichtung der in dem § 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 und des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 vorgesehenen Anlagen und Anstalten ist der Exproprìant als solcher dem Expropriaten und den benachbarten Grundstücksbesitzern gegenüber dergestalt verpflichtet, dass er diese — auch wenn er das Expropriationsverfahren auf seinen Namen für das Unternehmen eines Dritten durchgeführt, die durch das Expropriationsverfahren erworbenen Grundstücke dem Dritten überlassen und dieser das Unternehmen für eigene Rechnung ausgeführt hat, — mit ihren Entschädigungsansprüchen nicht an den Dritten verweisen kann.** — Aus den Entscheidungsgründen. „Das Preussische Gesetz vom 3. November 1838, soweit es hier in Betracht kommt, beruht, wie das Preussische Gesetz vom 11. Juni 1874 über die Enteignung von Grundeigenthum, auf der Rechtsansicht, dass nach Preussischem Rechte das gemäss §§ 74, 75 der Einleit. und § 4, I 11 und § 29, I 8 A. L.-R. dem Staate zustehende Expropriationsrecht nebst der damit verbundenen Entschädigungspflicht an Privatpersonen übertragen werden kann. Dies erhellt hinsichtlich des Gesetzes vom 3. November 1838 aus den §§ 8 und 20 desselben, wonach „der Gesellschaft" das Recht zur Expropriation verliehen und für alle Entschädigungsansprüche, welche in Folge der Eisenbahnanlage an den Staat gemacht und entweder von der Gesellschaft selbst anerkannt oder unter ihrer Zuziehung richterlich festgestellt werden, die Gesellschaft verpflichtet wird. Dieselbe Ansicht ist in den Motiven zum Entwurfe des Gesetzes vom 11. Juni 1874 als zu Recht bestehend und massgebend bezeichnet, sie hat im Gesetze selbst, namentlich im § 7 desselben, ihren Ausdruck gefunden, inhalts dessen die Pflicht der Entschädigung dem Unternehmer d. h., wie der Bericht der Commission des Abgeordnetenhauses ergiebt, Demjenigen obliegt, welcher in der gemäss § 2 des Gesetzes zu veröffentlichenden Königlichen Verordnung als Unternehmer bezeichnet, dem also das Expropriationsrecht übertragen ist. — Ferner ist in den §§ 14 beider Gesetze die Verpflichtung, die dort bezeichneten Anlagen und Anstalten einzurichten, der „Gesellschaft" beziehentlich dem „Unternehmer" auferlegt und es ist nach dem Zusammenhange und dem Wortlaute dieser Vorschriften nicht zweifelhaft, dass hiermit lediglich die mit dem Expropriationsrechte beliehene Person gemeint sein soll, welche nach beiden Gesetzen Kraft der Verleihung dieses Rechts auch die demselben entsprechende Entschädigungspflicht zu übernehmen hat.

Denn nachdem in den §§ 8 und 9 des Gesetzes vom 3. November 1838 der Gesellschaft das Recht zur Expropriation und zur vorübergehenden Benutzung fremder Grundstücke eingeräumt und in den folgenden §§ 11 bis 13 für beide Fälle über die Art der Ermittelung der in Gelde zu gewährenden Entschädigung disponirt worden, ist im § 14 des Gesetzes bestimmt, dass „ausser der Geldentschädigung" die Gesellschaft „auch" zur Einrichtung der bezüglichen Anlagen und Anstalten verpflichtet sei. Ebenso bestimmt § 14 des Gesetzes vom 11. Juni 1874, nachdem im § 7 die Entschädigungspflicht des Unternehmers und in den §§ 8, 10—13 der Umfang der Entschädigung festgesetzt worden: der Unternehmer sei „zugleich" — mithin neben der Entschädigung — zur Einrichtung jener Anlagen und Anstalten verpflichtet — die Verpflichtung der §§ 14 beider Gesetze stellt sich somit als eine Ergänzung der vom Expropriaten zu leistenden Entschädigung und demgemäss, wie die Entschädigungspflicht überhaupt, als Correlat des ihm verliehenen Expropriationsrechts dar. Er kann daher sich dieser Verpflichtung durch den Nachweis, dass er das Expropriationsverfahren aus „formellen Gründen" auf seinen Namen für das Unternehmen eines Dritten durchgeführt, die durch das Expropriationsverfahren erworbenen Grundstücke jenem Dritten überlassen und jener das Unternehmen für eigene Rechnung ausgeführt habe, dem Expropriaten und den benachbarten Grundstücksbesitzern gegenüber nicht entziehen und diese mit ihren Entschädigungsansprüchen nicht an jenen Dritten verweisen, wie er denn auch mit rechtlicher Wirkung für das ihm nur für seine Person verliehene Expropriationsrecht selbst anderweit abzutreten nicht berechtigt ist". (Erk. des Hülfssenats des Reichsgerichts vom 12. Juni 1883 in S. B. M. Eisenb. wider D. v. N. Rep. IVa 17/83; Entscheid. Bd. IX S. 276 ff.)

Literatur.

Zeitschrift für Transportwesen und Strassenbau. Erscheint seit 1. Januar 1884 im Verlage der Polytechnischen Buchhandlung A. Seydel, Berlin W., Leipzigerstrasse 8. Preis 4 *M.* pro Quartal bei portofreier Zusendung.

Mit dem Aufhören des Erscheinens der Secundärbahn-Zeitung*) am 1. Januar 1884 ist diese neue Zeitschrift ins Leben getreten. Nach dem vorliegenden Prospect soll der Inhalt derselben jedoch ein bedeutend umfassenderer sein. Derselbe soll sich nämlich auf Alles erstrecken, was zur Fortbewegung von Lasten dient; hierunter werden nicht nur die modernen öffentlichen Verkehrsmittel, die öffentlichen Schienen- und Wasserstrassen (incl. der Secundärbahnen, Pferdebahnen und Binnencanäle), sondern auch landwirthschaftliche Maschinen und Transportapparate, Hebewerkzeuge aller Art, Dampfpflug etc. verstanden.

Ferner will die Zeitschrift eine Chronik der Vorgänge im öffentlichen Verkehrswesen, ein Verzeichniss der ertheilten Patente und Beschreibung neuer Erfindungen, speciell solcher auf die Fabrikation von Eisen und Stahl bezüglicher bringen.

Inserate finden in der Annoncenbeilage zum Preise von 30 ₰ pro dreigespaltene Zeile Aufnahme.

Wir wünschen der neuen Zeitschrift recht thatkräftige Unterstützung und gutes Gedeihen ihrer anerkennenswerthen Absichten.

Miscellen.

Die internationale Schlafwagen-Gesellschaft

hat soeben einen „Blitzzug" in Fahrt gesetzt, welcher eine wesentlich raschere und bequemere Verbindung zwischen London und Rom über Marseille, Nizza und Genua herstellt. Der Zug fährt jeden Sonnabend 2 Uhr von Calais ab, umfährt Paris auf der Verbindungsbahn und legt den Weg zwischen letzterer Stadt und Rom in 36 Stunden zurück. Auf der Strecke Paris-Marseille, die 14 Stunden in Anspruch nimmt, hält der Zug nur sechsmal und es leistet die Locomotive einmal eine Fahrt von 160 km ohne Aufenthalt. Durchschnittlich legt der Zug auf der Französischen Strecke 68½ km in der Stunde zurück; auf der Italienischen fährt er jedoch wegen der Bodenhindernisse erheblich langsamer. Der Zug besteht aus zwei Schlafwagen mit 40 Betten, einem Speise- und Rauchwagen und zwei Gepäckwagen. Die Wagen sind nach dem Amerikanischen System gebaut, so dass die Reisenden von einem zum anderen übergehen können. — Der Zug fährt jeden Montag von Rom wieder ab.

Ueber die Bedeutung, welche die Schlafwagen-Gesellschaften in Amerika, wo man an Bequemlichkeit auf Reisen die ausserordentlichsten Anforderungen stellt, erreicht haben, giebt der Bedarf an Wäsche einige Aufklärung. So hat z. B. die Pullmann Co. 50 000 leinene Betttücher, 46 000 Kopfkissen-Ueberzüge, 13 000 wollene Bettdecken, 18 000 Handtücher und 6 000 grosse Handtücher, die über Rollen laufen, in Gebrauch. Die Wagner Co., eine kleinere Gesellschaft, besitzt 13 851 leinene Betttücher, 12 202 Kopfkissen-Ueberzüge, 4 000 wollene Bettdecken und 5 740, resp. 2 347 Handtücher; allein auch diese zahlt an Wäschekosten ca. 30 000 Dollar pro Jahr.

---

*) Zu unserem lebhaften Bedauern haben wir von der Mittheilung des Herausgebers der „Secundärbahn-Zeitung", Herrn M. Paulsen in Siegen, Kenntniss genommen, dass er sich habe entschliessen müssen, die gedachte Zeitung mit Beendigung ihres III. Jahrgangs 1883 eingehen zu lassen. Durch das Fortfallen des zwar nur auf ein kleines Gebiet beschränkten, aber auf diesem vorzüglich orientirten Organs entsteht eine fühlbare Lücke in der periodischen Eisenbahnliteratur, falls nicht in Bälde sich ein anderes Unternehmen des bisher nicht bedeutenden, aber einer grossen Entwickelung entgegen gehenden Instituts der Secundärbahnen in einer entsprechend ausführlichen Weise annimmt.

Auf jeden Fall werden wir den ernsten Bestrebungen der bisherigen „Secundärbahn-Zeitung" ein gutes Andenken bewahren. Die Redaction.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Güterverkehr.

Am 15. Januar d. J. treten die zum Gütertarif vom 1. November 1883 für den **Rheinisch - Westfälisch - Niederländischen Eisenbahn - Verband** gehörigen Hefte B 2 und C 2, welche die Tariftabellen für den Verkehr zwischen den Stationen der Eisenbahndirectionsbezirke Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld einerseits und Stationen der nördlichen Linien der Niederländischen Staatsbahn andererseits enthalten, in Kraft.

Mit Einführung dieser beiden Hefte werden die nachbezeichneten Tarife insoweit aufgehoben, als dieselben den Verkehr zwischen den vorbezeichneten Stationen betreffen:

1. Der Ausnahmetarif vom 1. August 1881 für die Beförderung von Eisenerz in Wagenladungen von je 10 000 kg etc. zwischen Stationen der Holländischen, Nordbrabant-Deutschen, Niederländischen Rhein-, Niederländischen Staatseisenbahn (nördliche und südliche Linie) etc. einerseits und Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Köln (rechtsrheinischen) andererseits.
2. Die Ausnahme-Frachtsätze vom 1. September 1883 für die Beförderung von Eisenerz in Wagenladungen von je 10 000 kg von den Stationen Delden und Oldenzaal der Niederländischen Staatsbahn nach Station Oberhausen K. M. des Eisenbahndirectionsbezirks Köln (rechtsrheinischen).
3. Der Ausnahmetarif vom 1. April 1883 für die Beförderung von gebranntem Kalk in Wagenladungen von je 10 000 kg im Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (rechtsrheinisch) etc. einerseits und Stationen der Niederländischen Staatseisenbahn andererseits.
4. Der Ausnahmetarif vom 5. August 1881 für die Beförderung von Eisenerz in Wagenladungen von je 10 000 kg etc. zwischen Stationen der Holländischen, Nordbrabant - Deutschen, Niederländischen Rhein-, Niederländischen Staatseisenbahn (nördliche und südliche Linie) etc. einerseits und Stationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn andererseits.
5. Der Verbandsgütertarif vom 1. August 1880 für den Niederländisch-Westfälisch-Oldenburgischen Verband.
6. Das provisorische Tarifheft B 2 vom 1. Januar d. J. für den Verkehr zwischen den Stationen Diepholz, Hassbergen, Hemelingen und Lengerich des Eisenbahndirectionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) einerseits und Stationen der nördlichen Linien der Niederländischen Staatsbahn andererseits.

Soweit die Tarifsätze der unter 5 und 6 genannten Tarife niedriger sind, als die in den Heften B 2 und C 2 für die bezüglichen Relationen enthaltenen, bleiben dieselben noch bis zum 29. Februar d. J. in Kraft.

Exemplare des Heftes B 2 sind von der Königlichen Eisenbahndirection (rechtsrheinischen) zu Köln, des Heftes C 2 von der Königlichen Eisenbahndirection zu Elberfeld zu beziehen.

Elberfeld, den 11. Januar 1884. (152)

Königliche Eisenbahndirection, zugleich Namens der Königlichen Eisenbahndirection (rechtsrheinischen) zu Köln.

Mit dem 1/13. Januar cr. alten/neuen Styls wird der 4. Nachtrag zu dem Theil I des Güter-Tarifs des **Deutsch-Mittelrussischen Eisenbahn-Verbandes** eingeführt. Derselbe enthält:

1. Berichtigungen, Ergänzungen und besondere Bestimmungen zu dem Haupt-Tarif,
2. Frachterhöhungen,
3. Tarif-Tabellen No. 6, 7 und 8, enthaltend Frachtsätze ab Schnittpunkt 1 resp. 2 östlich für den directen Verkehr zwischen den Stationen der Tambow - Koslower, Rjäsan - Koslower und Tambow - Saratower Eisenbahn einerseits und den in der Abtheilung B des zweiten Nachtrages zu dem Haupttarif ab Schnittpunkt 1 resp. 2 westlich genannten Deutschen Stationen andererseits,
4. Aufnahme neuer Verbandstationen.

Die durch diesen Nachtrag eingeführten Frachterhöhungen treten jedoch erst vom 1. Maerz cr. neuen Styls in Kraft.

Exemplare des vorbezeichneten Tarifnachtrages verkaufen die Billet- resp. Güter-Expeditionen der Verbandstationen.

Bromberg, den 10. Januar 1884. (153 J)

Königliche Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 13/1. Januar 1884 tritt ein Ausnahmetarif für **Mais** (Kukuruz) in Quantitäten von 610 Pud = 10 000 kg im Verkehr von Stationen der Russischen Südwestbahnen nach Stationen des östlichen Theils des diesseitigen Directionsbezirks wie auch nach Stationen der Ostpreussischen Südbahn und der Tilsit-Insterburger Eisenbahn in Kraft.

Der Ausnahmetarif gilt bis zum 31/19. Juli 1884.

Die näheren Bedingungen sind auf den Verbandstationen zu erfahren, woselbst auch einzelne Exemplare des Ausnahmetarifs zum Preise von 0,10 *M.* pro Stück käuflich zu haben sind.

Bromberg, den 10. Januar 1884. (154 J)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 15. d. M. treten zum Tarif für den **Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutschen Verband** folgende Nachträge in Kraft:

A. Güter - Verkehr mit Stationen der Badischen Staats-Eisenbahnen:

Nachtrag		zum	Heft		(Preis *M.*
Nachtrag	III	zum	1.	Heft	0,10)
„	IV	„	2.	„	0,20
„	III	„	3.	„	0,10
„	I	„	4.	„	0,10
„	I	„	5	„	0,10

F. Güter - Verkehr mit Stationen der Württembergischen Staats-Eisenbahnen:

Nachtrag		zum Heft		(Preis *M.*
Nachtrag	I	zum Heft	I	0,10)
„	II	„	II	0,20
„	I	„	III	0,10
„	I	„	IV	0,10
„	I	„	V	0,10

Dieselben enthalten ausser einigen Berichtigungen:

ad A. Tarif-Kilometer und Frachtsätze für die Badische Station Karlsdorf, anderweite ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 2 (metall. Erzeugnisse) für die Station Waldshut, sowie des Ausnahmetarifs No. 4 (Roheisen) für die Stationen Immendingen und Sigmaringen und anderweite, theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 5 (Salz etc.).

Ausserdem enthält der Nachtrag III zum 1. Heft anderweite Frachtsätze für Mühlacker im Verkehr mit Nennig, Platten und Perl, der Nachtrag IV zum 2. Heft Tarif-Kilometer und Frachtsätze für die Stationen Aurich, Burhafe, Dornum, Esens-Georgsheil, Hage, Loppersum, Marienhafe, Norden und Wittmund des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrhein- und neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 2 (metall. Erzeugnisse) für die Station Neuwied r. Ufer;

ad F. Ermässigte bezw. neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 3 (Roheisen) für verschiedene Stationen der Württembergischen Staats-Eisenbahnen und ausserdem der Nachtrag II zum II. Heft Tarif-Kilometer und Frachtsätze für die ad A genannten Stationen Aurich, Burhafe etc. und neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 2 (metall. Erzeugnisse) für die Station Neuwied r. Ufer.

Die Berichtigungen, soweit sie Erhöhungen in sich schliessen, sowie die erhöhten Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 5 (für Salz etc.) treten erst am 1. März cr. in Kraft.

Köln, den 11. Januar 1884. (155)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische).

Am 15. d. Mts werden die Stationen Eisern, Hain und Reinhold - Forster der Eisern-Siegener Eisenbahn sowie die Stationen Wörth a/M., Schwindegg, Marktleuthen und Nabburg der Bayerischen Staatsbahn in den **Rechtsrheinisch - Bayerischen Güterverkehr** einbezogen. An demselben Tage tritt ein directer Frachtsatz Wörth a/M. (Bayerische Staatsbahn)-Nymegen (Köln linksrheinisch) im Rheinisch - Westfälisch - Bayerischen Holzverkehre in Kraft. Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen, sowie in unserem hiesigen Geschäftslocale zu erfahren.

Köln, den 10. Januar 1884.

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (156)

Grossherz. Badische Staatseisenbahnen. Mit dem 15. Januar l. J. tritt der l. Nachtrag zum Uebernahmetarif vom 1. November 1883 Pfälzische Bahn - Schweizerische Nordostbahn in Kraft. Derselbe enthält unter Anderem Uebernahmesätze für den Transport von raffinirtem Zucker von Ludwigshafen und Frankenthal und für den Transport von Bier in Fässern von Ludwigshafen nach der Schweiz.

Karlsruhe, den 12. Januar 1834.

Generaldirection. (157)

Grossherz. Badische Staatseisenbahnen. Mit dem 15. Januar l. Js. tritt der l. Nachtrag zum Uebernahmetarif vom 1. November 1883 Badische Bahn-Schweizerische Nordostbahn in Kraft. Derselbe enthält unter Anderem Uebernahmesätze für den Transport von raffinirtem Zucker von Mannheim und Waghäusel und von Bier in Fässern von Mannheim, Karlsruhe und Mühlburg nach der Schweiz. Exemplare des Nachtrags sind bei den genannten Stationen unentgeltlich zu erhalten.

Karlsruhe, den 12. Januar 1884.

General-Direction. (158)

Mit sofortiger Giltigkeit treten im **Schlesisch-Süddeutschen Verbande** für den Verkehr zwischen Stuttgart, Station der Württembergischen Staatsbahn, einerseits und Karschau, Kurtwitz, Ottmachau, Peterwitz, Rothsürben, Strehlen und Trachenberg, Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn, andererseits directe Frachtsätze für die Stückgutclasse, sowie die Specialtarife A 2 und I in Kraft. Auch sind in demselben Verbande mit dem 10. Januar cr. directe Frachtsätze für Glassandtransporte (Specialtarif III) von Hohenbocka (O. L. und B. G.) und Wiednitz (B. G.) nach der Station Marktleuthen der Bayerischen Staatsbahn zur Einführung gelangt.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die genannten Stationen Auskunft.

Breslau, den 12. Januar 1884. (159)

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn im Namen der Deutschen Verbands-Verwaltungen.

Mit dem 1. März 1884 treten im **Ostdeutsch-Böhmischen Verbande** die Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Rakonitz-Protiviner Staatseisenbahn ausser Kraft.

Vorkommende Transporte sind von diesem Zeitpunkte ab auf indirecte Abfertigung angewiesen.

Breslau, den 12. Januar 1884. (160)

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn für die Deutschen Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-Köln-Minden-Belgisch-Französischer Güterverkehr. Die Station Haubourdin der Französischen Nordbahn ist mit Gültigkeit vom 15. Januar a. cr. in den im Rheinisch-Köln-Minden-Belgisch-Französischen Güterverkehr bestehenden Ausnahmetarif für die Beförderung von Blei in Blöcken bei Aufgabe von 5 000 kg und von 10 000 kg aufgenommen worden.

Nähere Auskunft ertheilt das Tarifbureau der unterzeichneten Eisenbahndirection.

Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische).

Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. Mit dem 1. März 1884 gelangen die z Zt. in den Gütertarifen und den Ausnahmetarifen für Europäisches Holz des Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen bezw. West- und Nordwestdeutschen Eisenbahnverbandes bestehenden Tarifsätze für den Verkehr mit den diesseitigen Stationen Schulterblatt, Tornesch, Wrist, Nortorf, sowie der Westholsteinischen Station Heide zur Aufhebung und werden daher die für den Verkehr mit diesseitigen Stationen demnächst zur Ausgabe kommenden Tarifhefte des neuen Westdeutschen Gütertarifs Tarifsätze nicht enthalten.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güterexpeditionen und unsere Betriebscontrole in Altona.

Altona, den 15. Januar 1884. (162)

Die Direction.

Am 15. d. M. tritt zu dem vom 1. Mai 1883 ab gültigen Güter-Tarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks **Elberfeld einer-** und Stationen der **Oldenburgischen Staats-Eisenbahnen andererseits** der Nachtrag III in Kraft, enthaltend Entfernungen und Tarifsätze für die neu aufgenommenen Stationen Eisern, Hain und Reinhold Forster der Eisern-Siegener Eisenbahn sowie anderweite Entfernungen und Tarifsätze für den Verkehr mit Weitmar.

An demselben Tage gelangen ferner zu den vom 1. Mai 1883 ab gültigen Tarifen für den Güter- bezw. Vieh- etc. Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Köln (rechtsrh.) einer- und Stationen der Oldenburgischen Staats-Eisenbahnen andererseits die Nachträge III zur Einführung, enthaltend neben sonstigen Aenderungen etc. Entfernungen und Tarifsätze für die neu aufgenommenen Stationen Dahlbusch, Präsident, Prinz von Preussen und Wiemelhausen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrh) und Nortmoor der Oldenburgischen Staats-Eisenbahnen.

Näheres ist auf den Verbandsstationen, von welchen auch Exemplare der Nachträge käuflich zu beziehen sind, zu erfahren.

Oldenburg, 1884, Januar 7. (163 B&W.)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Grossherzogliche Eisenbahn-Direction.

Deutsch-Italienischer Verband via Gotthard. In unserer Bekanntmachung vom 31. December v. J. No. 18265 T. ist eine Versetzung des Frachtsatzes für Sumach vorgekommen und daher folgende Berichtigung vorzunehmen:

A. Ludwigshafen-Mannheim nördlich Chiasso, Sumach
10 000 kg pro Wagen 29,55 Fr. (nicht 30,55)
Ludwigshafen - Mannheim nördlich Pino, Sumach
5 000 kg pro Wagen 30,55 Fr. (nicht 29,55).

Strassburg, den 8. Januar 1884. (164)

Die geschäftsführende Verwaltung: Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Station Lohr der Bayerischen Staatsbahn wird vom 10. d. M. ab mit den für Miltenberg bestehenden Taxen in den **Rheinisch - Westfälisch - Bayerischen Holz-Verkehr** aufgenommen.

Köln, den 9. Januar 1884.

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (165)

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 15. November 1883 bringen wir zur Kenntniss, dass mit Gültigkeit vom 1. Januar 1884 ein neuer Seehafen-Ausnahme-Tarif für den Verkehr zwischen den Belgischen Stationen Antwerpen transit, Brügge transit, Brüssel transit, Gend transit, Löwen transit, Nieuport transit, Ostende transit, Termonde transit, Terneuzen transit einer- und Stationen Ungarischer Bahnen andererseits in Kraft gesetzt worden ist.

Soweit die Sätze des Tarifhefts II zum Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verband (Seite 135) vom 1. October 1881 billiger sind, kommen letztere bis auf Weiteres zur Anwendung.

Exemplare des Tarifs können von den Verbands-Verwaltungen zum Preise von 5 ₰ bezogen werden.

Köln, den 1. Januar 1884.

Namens der Verbands-Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (166)

Mit dem 1. Februar d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif vom 15. Januar 1883 für den **Transport von Steinkohlen und Kokes** von Stationen der Oberschlesischen Bahn nach denen der Mährisch-Schlesischen Centralbahn etc. ein Nachtrag III in Kraft, welcher ermässigte Frachtsätze für Station Olbersdorf und Hennersdorf und Frachtsätze ab der neuerdings in Betrieb gesetzten, bei Station Rybnik gelegenen Wilhelmsbahngrube enthält.

Druckexemplare sind von den Versandstationen unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 9. Januar 1884.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (167)

Sofern auf einzelnen Stationen eingefriedigte und bedeckte Räume für die vorübergehende Unterbringung von Vieh auf den Bahnhöfen oder in der Nähe derselben vorhanden, wird vom 15. Februar cr. ab, wenn das Vieh länger als 12 Stunden in diesen Räumen verbleibt, ein **Standgeld** erhoben, welches für jede weiteren, auch nur angefangenen 12 Stunden beträgt:

a) für Grossvieh (Pferde, Ochsen, Kühe, Rinder etc.) 10 Pfennige für jedes Stück,
b) für Kleinvieh (Kälber, Ziegen, Schafe, Lämmer, Schweine etc.) 2 Pfennige für jedes Stück.

Für die Gesammtzahl der gleichzeitig zur Unterbringung übergebenen Stücke ist mindestens 1 ℳ zu erheben. Für Vieh, welches nicht länger als 12 Stunden in den Räumen verblieben ist, wird ein Standgeld nicht erhoben.

Das Nähere ist auf den Stationen zu erfahren.

Frankfurt a. M., den 8. Januar 1884.

Königliche Eisenbahn-Direction. (168)

Im **Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbande** werden mit 1. Februar 1884 die Nachträge XI zu den Tariftheilen II und III eingeführt. Nachtrag XI zu Theil II enthält unter Anderem die Verlängerung der Giltigkeitsdauer der im Nachtrage VIII sub I und II bezw. Nachtrag IX sub III und VI zu Theil II für den Transitverkehr der Hafenstationen Amsterdam etc. eingeführten Frachtsätze und neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 7a für den Transport von Getreide etc. Nachtrag XI zu Theil III enthält ebenfalls neue Sätze des Ausnahmetarifs 7a für Getreide etc., ferner Ausnahmetarife für den Transport von Kartoffeln und Rinden Europäischer Holzarten. Im Verkehr mit denjenigen Stationen, welche in die neuen Ausnahmetarife für Getreide nicht wieder mit aufgenommen worden sind, verbleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis mit 15. März d. J. in Giltigkeit.

Dresden, am 10. Januar 1884. (169)

Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Mit 25. Januar l. J. tritt zum Stettin-Märkisch-Sächsischen Verbandtarif ein Nachtrag V in Kraft, welcher neue Frachtsätze für Stettin (B. S. F. E.) und Stettin-Dunzigbahnhof enthält.

Exemplare erliegen in der Station Reichenberg sowie bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit.

Wien, am 8. Januar 1884.

Die Direction. (170)

Deutsch-Oesterr.-Ungarischer Seehafen-Verband. Mit 1. Januar 1884 tritt ein neuer Seehafen-Ausnahmetarif für den Verkehr zwischen Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Hamburg, Lübeck und Stettin einerseits und den Budapester Bahnhöfen, ferner Pressburg, Szegedin und Szabadka (Maria-Theresiopel) andererseits in Kraft, wodurch die im Theil II und III des Deutsch-Ungar. Verbandtarifes vom 1./1. 1880 nebst Nachträgen für die gleichen Relationen und Artikel enthaltenen Frachtsätze für die Dauer der Giltigkeit dieses Tarifes ausser Wirksamkeit gesetzt werden.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen zu beziehen. (171 RM)

Privilegirte Oesterreichisch-Ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft. Mit 1. Februar l. J. tritt der Nachtrag XXIII zum Deutsch-Oesterreichischen Verbandtarife

Theil II und III vom 1. Januar 1880 in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält eine weitere Ermässigung der Frachtsätze für den Transport von Zucker zum Export von Aussig nach Hamburg, Lübeck, Harburg, Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Stettin und Swinemünde.

Mit 25. Januar l. J. tritt auch ein Nachtrag II zum Seehafen-Ausnahmetarif für den Deutsch-Oesterreichischen Eisenbahn-Verband vom 15. September 1883 in Kraft, welcher die Einbeziehung der Station Brünn in den Ausnahmetarif 1 für Wolle, Ergänzung des Artikelverzeichnisses, Aufnahme der Hafenstation Lübeck und der Station Prag (K. F. J. B.) transit enthält.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich bei der Verkehrsdirection der privilegirten Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft in Wien I Pestalozzigasse No. 8 zu beziehen. (172 RM)

Königl. Ung. Staatseisenbahnen. Zu dem seit 15. October 1883 giltigen Heft XI des Ung. Eisenbahn-Verbandtarifs Theil II, welches sich auf den Verkehr der Königl. Ungar. Staatseisenbahnen (Centralnetz) einerseits und der Alföld-Fiumaner, Budapest-Fünfkirchner, Mohács-Fünfkirchner, Fünfkirchen-Barcser Bahn, dann der K. Ung. Staatseisenbahnen (Dálja - Broder Linie) andererseits bezieht, — tritt mit 15. Januar 1884 der Nachtrag I in Kraft, welcher einen Ausnahme-Tarif für Glaswaare von Rimabánya nach Szegedin, dann directe Eil- und Frachtgutsätze für die Strecke Neusatz-Semlin der K. Ung. Staatseisenbahnen und Rétszilas-Szegzárd der Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind in unserer Tarif-Abtheilung erhältlich.

Budapest, am 10. Januar 1884.
Die Direction. (173)

K. Ung. Staatsbahnen. Am 15. Januar 1884 tritt im Ung. Eisenbahn-Verbande Theil II das neue Tarifheft VI in Kraft, welches Frachtsätze enthält für den directen Transport von Eil- und gewöhnlichen Gütern zwischen den Stationen der priv. Oesterr.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Eisenbahn Gr. Kikinda-Gr. Becskerek einerseits und Stationen der Dálja-Broder Linie der K. Ung. Staatseisenbahnen, der Alföld-Fiumaner, Mohács-Fünfkirchner, Fünfkirchen-Barcser und Budapest-Fünfkirchner Bahn andererseits.

Mit demselben Tage wird das seit 15. März 1882 giltige gleichnamige Tarifheft ausser Kraft gesetzt.

Exemplare des neuen Heftes sind in unserer Tarifabtheilung zu haben.

Budapest, am 31. December 1883.
Die Direction. (174)

A. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Ab 20. Januar 1884 gelangt im Verkehre ab den Stationen Ostrau, Hruschau und Oderberg trans. für Sendungen von Dombrau und Karwin nach Stationen der K. K. Direction für Staatseisenbahn-Betrieb und der K. K. priv. Leoben - Vordernberger Eisenbahn ein Ausnahme-Tarif für den Transport von mineralischen Coaks zur Einführung.

Wien, den 9. Januar 1884. (175)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. 14 Tage nach erfolgter Publikation im Centralblatte finden nachstehende Frachtsätze im Reclamationswege gegen Vorlage der Connossements, sowie orig. Aufgabs-Recepisse auf Transporte von Getreide von Hamburg provenirend bei Zahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen Anwendung, giltig bis auf Weiteres, längstens Ende 1884

Von Laube, Tetschen/Bodenbach Landungsplatz nach

Friedland (in Böhmen)	0,70 *M.*
Raspenau-Liedwd.	0,66 „
Weigsdorf	0,76 „

pro 100 kg, plus 5 Markpfennige Schleppbahngebühr.

Wien, am 12. Januar 1884. (176)

Königl. Ung. Staatsbahnen. Zu dem vom 1. August 1883 an giltigen Ausnahme-Tarif für den Transport von Privat-Salzsendungen in ganzen Wagenladungen von Deés, Eperies, Kocsárd und Marmaros Sziget erscheint mit 15. Januar 1884 der Nachtrag I, welcher Aenderung der Tarifbestimmungen, dann neu aufgenommene Stationen, endlich geänderte Frachtsätze in einigen bisherigen Relationen enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind in unserer Tarif-Abtheilung zu haben.

Budapest, am 31. December 1883.
Die Direction (177)

II. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutsch-Skandinavischer Eisenbahn-Verband. Zum Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Deutsch-Skandinavischen Verbande via Kiel-Korsör resp. via Jütland-Fühnen-Nyborg-Korsör ist ein vom 15. d. Mts. ab gültiger Nachtrag I, enthaltend Ergänzung der Tarifbestimmungen, erschienen.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Personenexpeditionen. — Exemplare des Tarifs können durch unsere Betriebscontrole hier unentgeltlich bezogen werden.

Altona, den 11. Januar 1884. (178)
Namens der Verwaltungen des Deutsch-Skandinavischen Verband-Personenverkehrs:
Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft.

Posen-Creuzburger Eisenbahn. Im diesseitigen Local- und directen Personenverkehr ist ein Retour- oder Rundreisebillet, mit welchem eine Fahrpreisermässigung verbunden ist, zur Rück- bezw. Weiterreise nur für diejenige Person gültig, welche mit demselben die Reise begonnen hat.

Diese Bestimmung tritt sofort in Kraft
Die Direction. (179)

III. Eisenbahn-Effectenverkehr.

Halberstadt - Blankenburger Eisenbahngesellschaft. In Gemässheit der Bekanntmachung des Herzoglichen Staatsministeriums vom 30. October 1874, die Emission von 300 000 *M.* Prioritäts - Obligationen I der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft betreffend, machen wir hierdurch bekannt, dass am

Donnerstage den 7. Februar d. Js., Morgens 11 Uhr,

die Ausloosung derjenigen Obligationen qu., welche behuf Tilgung von 1 pCt. des Emissionsbetrages zur Zurückzahlung kommen müssen, im Directionsgebäude auf hiesigem Bahnhofe vorgenommen werden soll.

Den Obligationsinhabern ist gestattet, dem Ausloosungsgeschäfte beizuwohnen.

Braunschweig, 7. Januar 1884. (180)
Der Verwaltungsrath der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahnges.

IV. Submissionen.

Lieferung von Brettersäumlingen. Die Lieferung von etwa 1 850 cbm Brettersäumlinge zum Anheizen der Locomotiven soll vergeben werden. Die Lieferungsbedingungen sind bei der Magazin-Hauptverwaltung in Chemnitz zu erfahren. Angebote mit der Aufschrift „Submission für Säumlinge“ sind bis zum 1. Februar ds. Js., Abends 6 Uhr, an die unterzeichnete Königliche General-direction einzureichen. Die Oeffnung der Angebote findet am 2. Februar, Früh 10 Uhr, statt. Die Anbieter sind bis zum 15. Februar ds. Js. an ihre Gebote gebunden; wer bis dahin Mittheilung nicht erhält, hat das Angebot als erledigt zu betrachten.

Dresden, am 3. Januar 1884. (181)
Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Oberschlesische Eisenbahn. Submission auf Lieferung von:

A. 28 Stück Englischen Weichen zu Schienen der Profile IV b. u. IV d.
230 „ gewöhnlichen Weichen zu Schienen der Profile IV b. und IV d.
B. 55 „ Hartguss-Herzstücken.
C. 316 „ Flussstahl-Herz- und Kreuzungsstücken.
D. 692 „ Flussstahlschienen zu Weichenzungen.
712 „ Anschlagschienen.

Termin
Mittwoch, den 30. Januar d. J., Vormittags 12 Uhr,
im unterzeichneten Bureau.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Erstattung der Copialien in Baar oder in Briefmarken à 10 *₰* von resp. 4,5, 1, 3 und 1,5 *M.* für die unter A. bis D. aufgeführten Gegenstände unfrankirt bezogen werden.

Breslau, den 9. Januar 1884. (182)
Materialien-Bureau der Königl. Direction.

Submission von Metallen etc. Die Lieferung der pro 1884/85 in diesseitigen Werkstätten erforderlichen Quanta Antimon, Eisen-, Kessel-, Kupfer-, Messing-, Weiss- und Zink-Bleche, Blei, Eisen-, Kupfer-, Messing- und Stahl-Draht, Band-, Façon- u. Winkel-, Feinkorn-, Niet-, Giesserei-, Roh-, Roststab- und Stab-Eisen, feinen, schmiedebaren und Lehm-Eisenguss, Stangenkupfer, Bessemer-, Feder- und Schweiss-Stahl, Zink, Zinn, Gas-, Blei- und Kupfer-Rohre und eiserne Siede-Rohre soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden.

Offerten hierauf sind unter der Aufschrift:

„Submissions-Offerte auf Metalle etc. bis zum 24. Januar 1884, Vormittags 10 Uhr,

verschlossen und portofrei an das diesseitige Materialien - Bureau hierselbst, Fürstenwallstrasse No. 10, einzureichen.

Die Bedarfs - Nachweisung und Bedingungen können im genannten Bureau eingesehen und von demselben gegen franco Einsendung von 50 *₰* bezogen werden.

Magdeburg, den 7. Januar 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction. (183)

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Die Lieferung von:

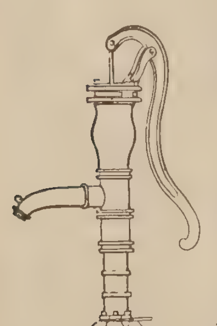
57 004 Stück	(127,119 t)	Laschen zu Profil Ia.
115 048 „	(39,116 t)	Laschenschrauben dergl.,
56 147 „	(96,348 t)	Unterlagsplatten Ba. dergl.,
55 224 „	(95,096 t)	dergl. Ca. dergl.,
614 100 „	(113,608 t)	Hakennägel zu dergl. und
115 048 „	(2,761 t)	Federringe zu dergl.,

wovon ein Viertel in der Zeit bis 15. März d. Js, das Uebrige bis 1. Mai 1884 nach Bahnhof Chemnitz zu liefern ist, soll verdungen werden. Die Lieferungsbedingun-

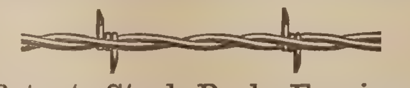
gen und Zeichnungen liegen im Ingenieur-Hauptbureau hier (Böhmischer Bahnhof, Ostflügel, Erdgeschoss) zur Einsicht aus; ein Abdruck davon wird daselbst für 50 ₰ abgegeben. Angebote mit Aufschrift: „Angebot für Kleineisenzeuge sind bis 26. Januar d. Js., Vormittags 10½ Uhr an die Königliche Generaldirection portofrei einzureichen und werden zu dieser Zeit in Gegenwart etwa erschienener Anbieter geöffnet. Die Auswahl unter den Bietern, welche bis zum 8. Februar d. Js. einschliesslich an ihre Gebote gebunden sind, bleibt vorbehalten. Wer keine Nachricht über die Annahme seines Angebotes empfängt, hat dasselbe als abgelehnt zu betrachten.

Dresden, am 10. Januar 1884. (184)

Königliche Generaldirection der Sächs. Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.







Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 6. 1884.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pranumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 19. Januar 1884.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Der Verein für Eisenbahnkunde in Berlin hat in seiner Sitzung am 8. Januar d. J. beschlossen, folgende

Preis-Aufgabe

zu stellen:

„Abhandlung über die Construction und das Verhalten der Eisenbahnfahrzeuge mit festen Achsen im Vergleich zu denjenigen mit verstellbaren Lenkachsen und Drehgestellen"

und nachstehende Erläuterungen und Bedingungen daran geknüpft: Die Abhandlung soll die historische Entwicklung der Construction der Eisenbahnfahrzeuge mit festen Achsen, derjenigen mit verstellbaren Lenkachsen und derjenigen mit Drehgestellen vornehmlich in Deutschland erkennen lassen, dabei aber auch die in anderen Ländern üblichen Constructionen gebührend berücksichtigen. Es ist dabei kritisch zu erörtern, welche Vortheile und Nachtheile jedes der drei genannten Systeme besitzt und wiefern die eine oder die andere Construction vorzuziehen ist. Es ist das Verhalten jedes der drei Systeme zu prüfen: in Bezug auf die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes bei verschiedener Geschwindigkeit in Curven und in gerader Linie, sowie in Bezug auf ihre Verwendbarkeit im Personen- und Güterverkehr. Es sind ferner die Eigengewichte, die Anschaffungs- und Unterhaltungskosten, sowie die Beziehung jeder der drei Constructionen zu der Tracirung, dem Bau und der Unterhaltung der Bahn anzugeben. Zur Erläuterung der entwickelten Ansichten sind Zeichnungen oder Skizzen beizufügen. — Die einzureichenden Arbeiten dürfen noch nicht veröffentlicht sein, müssen in Deutscher Sprache abgefasst und bis zum Schluss dieses Jahres an den Vorstand des Vereins gelangt sein; bei der Einsendung ist ein versiegeltes Couvert beizufügen, welches aussen mit einem Motto versehen ist, innen aber den Namen und Wohnort des Verfassers enthält. Eine demnächst besonders zu wählende Commission des Vereins wird in der Vereinssitzung im März 1885 über die eingegangenen Arbeiten referiren und sich gleichzeitig darüber äussern, welcher der Arbeiten der ausgesetzte Preis von 300 ℳ zuzuerkennen sein möchte. Die mit dem Preis gekrönte Arbeit bleibt Eigenthum des Verfassers.

Wir begrüssen dieses Vorgehen des Vereins für Eisenbahnkunde mit grosser Freude und halten die getroffene Wahl der Preis-Aufgabe für ausserordentlich glücklich und zeitgemäss; denn wenn es bei dem engen Zusammenhang zwischen Schiene und Rad schon in theoretischer Hinsicht interessant ist zu wissen, wie die Eisenbahnfahrzeuge sich in den Curven und den geradlinigen Strecken bewegen und verhalten, so gewinnt die aufgeworfene Frage augenblicklich dadurch noch eine besondere praktische Bedeutung für die Deutschen Eisenbahnen, dass in neuerer Zeit zwei Richtungen in Bezug auf die Anlage derselben und die Construction der Betriebsmittel hervortreten, welche, wenn an dem jetzt auf den Deutschen Eisenbahnen fast allgemein üblichen Constructionssystem der Fahrzeuge mit festen Achsen festgehalten wird, schwer vereinigt werden können. Einerseits macht sich nämlich bei Anlage von Nebenbahnen das Bedürfniss immer mehr geltend, die Krümmungshalbmesser thunlichst klein zu bemessen, um die Durchführung der Bahnen durch Dörfer und Städte auf den vorhandenen Strassen zu ermöglichen, was bei der Construction der Fahrzeuge mit festen Achsen die Wahl einer möglichst geringen Entfernung der Achsen von einander bedingt; andererseits wird vielfach darauf hingedrängt, die Fahrzeuge thunlichst gross zu machen, was wiederum bei der beschränkten zulässigen Breite derselben zu einer möglichst grossen Entfernung der Achsen von einander führt. Die von dem Verein für Eisenbahnkunde in dankenswerther Weise angeregte Untersuchung wird nun ergeben, ob es ohne Beeinträchtigung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes zulässig erscheint, die in anderen Ländern theilweise mit gutem Erfolge und in grösserem Umfange zur Anwendung gekommenen Constructionen der Eisenbahnfahrzeuge mit verstellbaren Lenkachsen und Drehgestellen auch auf den Deutschen Eisenbahnen in gewissen Fällen in grösserer Ausdehnung als bisher zuzulassen.

Aus dem Deutschen Reich.

Unfallversicherung der Arbeiter.

Nach den Grundzügen für die Unfallversicherung der Arbeiter sind in denselben die bei den Eisenbahnen beschäftigten Arbeiter und Betriebsbeamten — letztere bis zu einem Gehalte von 2 000 ℳ jährlich — mit einbegriffen, sofern sie in „Fabriken" arbeiten. In Bezug auf die unter die Unfallversicherung fallenden Kategorien von Eisenbahnbediensteten bleibt es also bei den Bestimmungen des Haftpflichtgesetzes von 1871.

Mit festem Gehalte und Pensionsberechtigung angestellte Reichs- und Staats-Eisenbahnbeamte sind jedoch ausgeschlossen;

sie würden demnach wie bisher nach § 2 des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 zu behandeln sein.

Unter die neuen Bestimmungen fallen vorzugsweise die Werkstätten-Arbeiter, da die Eisenbahn-Werkstätten schon nach dem bisherigen Haftpflichtgesetz als Fabriken betrachtet sind und ebenso auch nach den neuen Bestimmungen unter No. 1 künftig angesehen werden müssen.

Eine grosse Zahl der Eisenbahn-Arbeiter und nicht pensionsberechtigten Beamten (Diätare etc.) bleibt von der Unfallversicherung ausgeschlossen, namentlich das Strecken-, Bahnhofs- und Bau-Personal. Werden diese im Eisenbahn-Betriebe verletzt, so findet auf sie § 1 des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 Anwendung, d. h. sie haben Anspruch auf vollen Schadenersatz, sofern die Eisenbahn-Verwaltung nicht beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt oder eigenes Verschulden herbeigeführt ist.

Werden sie sonst in Ausübung ihres Berufes verletzt, so haben sie keinen Entschädigungs-Anspruch, soweit solcher sich nicht aus allgemeinen Rechtsnormen ergiebt.

Der im Jahre 1882 dem Reichstage vorgelegte Entwurf schloss auch die Bau-Arbeiter ein; die Beschränkung in den „Grundzügen" ist nur deshalb vorgenommen, weil die beabsichtigte Organisation der Berufsgenossenschaften auf das Baugewerbe im Allgemeinen schwer anwendbar sein würde. Es wäre aber wohl zu erwägen, ob nicht (da diese Schwierigkeit bei den Eisenbahnen nicht zutrifft — die ohnehin wohl eine eigene Berufsgenossenschaft bilden müssen —) noch weitergehend das gesammte Eisenbahnpersonal, soweit es nicht zu den pensionsberechtigten Beamten gehört, einbegriffen werden könnte.

Da es sich für jetzt nur um „Grundzüge" handelt, so ist eine solche Ausdehnung in der zu erwartenden Gesetzesvorlage wohl nicht ausgeschlossen.

Die Bestimmungen über die zu gewährende Entschädigung entsprechen denjenigen des Gesetzentwurfes von 1882. Wie in diesem ist auch in den „Grundzügen" ausgesprochen, dass die Kosten der Heilung bis zur vierzehnten Woche den Krankencassen, die zu $^1/_3$ von den Arbeitgebern (der Verwaltung), zu $^2/_3$ von den Versicherten erhalten werden, zur Last fallen sollen. Das ist der Beitrag der Versicherten, welche zu der Unfallversicherung im Uebrigen nichts beizutragen haben.

Die Entschädigung besteht hiernach

a) im Falle der Verletzung

1. in den Kosten des Heilverfahrens vom Beginn der 14. Woche nach Eintritt des Unfalles ab;
2. in einer bei völliger Erwerbsunfähigkeit 66 $^2/_3$ pCt., bei theilweiser Erwerbsunfähigkeit höchstens 50 pCt. des durchschnittlichen Arbeitsverdienstes betragenden Jahresrente, wobei der 4 ℳ täglich übersteigende Betrag nur mit einem Drittheil zur Anrechnung kommt.

b) im Falle der Tödtung

1. in einem Pauschquantum — dem Zwanzigfachen des durchschnittlichen täglichen Arbeitsverdienstes — zum Ersatz der Beerdigungskosten;
2. in der Gewährung einer Jahresrente von 20 pCt. des durchschnittlichen Arbeitsverdienstes des Verstorbenen an die Wittwe und von 10 pCt. an jedes hinterbliebene Kind bis zum zurückgelegten 15. Lebensjahre bezw. von 15 pCt., wenn das Kind auch mutterlos ist, wobei jedoch die Renten zusammen 50 pCt. des Arbeitsverdienstes nicht übersteigen dürfen;
3. in der Gewährung einer Jahresrente von 20 pCt. des Arbeitsverdienstes des Verstorbenen an bedürftige Ascendenten.

Im Falle ihrer Wiederverheirathung erhält die Wittwe den dreifachen Betrag ihrer Jahresrente als Abfindung.

Die Entschädigungen sind von den zu einer sogenannten Berufsgenossenschaft vereinigten Unternehmern der gleichartigen Betriebe zu tragen.

Wenn für die Eisenbahnen nur der Betrieb der Werkstätten in Betracht kommt, so könnten dieselben mit Maschinenfabriken oder Eisenbahnwagen- und Locomotivfabriken in eine solche Genossenschaft vereinigt werden, wahrscheinlich wird es sich aber mehr empfehlen, eine eigene Eisenbahn-Werkstätten-Berufsgenossenschaft zu bilden und dies würde natürlich nöthig sein, wenn die Versicherung auf das gesammte Eisenbahn-Personal ausgedehnt würde.

Den Berufsgenossenschaften werden Arbeiter-Ausschüsse zur Seite gestellt, welche von dem Vorstande der der Krankencasse angehörigen Arbeiter gewählt werden.

Die Festsetzung der Entschädigung erfolgt durch den Vorstand der Genossenschaft, gegen dessen Entscheidung kann ein für jede Genossenschaft allgemein eingesetztes Schiedsgericht, in welchem sich auch von den Arbeiter-Ausschüssen gewählte Arbeiter befinden, angerufen werden, von welchem noch eine Berufung an das Reichs-Versicherungsamt zulässig ist.

Dieses hat überhaupt eine sehr weitgehende Controle über die ganze Unfallversicherung zu üben.

Personalien.

Se. Majestät der König hat dem Reichseisenbahnamts-Präsidenten a. D. Alexander Scheele zu Neinstedt a. H. den Adel verliehen.

Pfälzische Eisenbahnen.

Nach verschiedenen Mittheilungen der „Vossischen Ztg." werden Augsburger und Münchener Actionäre der Pfälzischen Bahnen in der nächsten Generalversammlung die schon im vorigen Herbst von Bayerischen Landtagsabgeordneten angeregte Verstaatlichung sämmtlicher Pfälzischen Bahnen beantragen und zwar sollen der Königlichen Regierung die Actien der Hauptbahn Ludwigshafen-Bexbach gegen 8¼ pCt. Rente, der Pfälzischen Maximilianbahn gegen 5¼ pCt. Rente und der Pfälzischen Nordbahn gegen 3¾ pCt. Rente, die in Bayerische 3½ pCt. Staatsrente umzutauschen wäre, angeboten werden. Die erwähnten Actien sind bis zum Jahre 1904 mit resp. 9, 5½ und 4 pCt. von der Bayerischen Regierung garantirt, die Actionäre würden sonach die noch 20 Jahre währende höhere Garantie aufgeben, um eine ermässigte Garantie für immer zu erhalten.

Preussische Staatsbahnen.

Der „Staats-Anz." publicirt den Vertrag, nach welchem die in Waldeck und Pyrmont für Rechnung des Preussischen Staates betriebenen Bahnen von der Zahlung von Communal- und Staatsabgaben befreit sind.

Secundärbahn-Project Parchim-Lübeck.

Dem Eisenbahn-Unternehmer Lenz aus Stettin ist von der Regierung die Genehmigung zu Vorarbeiten für den Bau einer Secundärbahn von Parchim über Criwitz, Schwerin, Gadebusch, Rehna nach Lübeck ertheilt worden. Da der Bau wesentlich mit davon abhängt, ob der Landtag auch für diese Secundärbahn eine Landesbeihülfe von 20 000 ℳ pro Kilometer bewilligen wird, so dürfte mit den Arbeiten selbst wohl nicht vor dem nächsten Landtag begonnen werden. Von dem Bau der Strecke hängt auch die Anlage einer grösseren Rübenzucker-Fabrik in Schwerin ab.

Secundärbahn-Project Berlin-Meyenburg.

Nach dem „Kreisbl. f. d. Ostpriegn." ist in Neuruppin ein Comité zusammengetreten zur Erbauung einer Eisenbahn von Berlin nach Meyenburg, welchem ganz bedeutende finanzielle Kräfte zur Seite stehen sollen. Diese Bahn soll ihren Weg nehmen von Berlin über Kremmen, Neuruppin, Kremzlin, Darritz, Katerbow, Netzeband, Fretzdorf, Wittstock, Meyenburg bis an die Landesgrenze und zunächst mit secundärem Betrieb eingerichtet werden.

Secundärbahn Tiegenhof-Simonsdorf.

Nach den in Marienburg eingegangenen Nachrichten soll seitens des Ministeriums nunmehr fest beschlossen sein, die Secundärbahn von Tiegenhof über Neuteich nach Simonsdorf mit einer Abzweigung über Heubude nach Marienburg zu bauen.

Flensburg-Gelting.

Nach einer Mittheilung der „Voss. Ztg." hat die Regierung in Schleswig dem Beschlusse des Kreises Flensburg, eine Spurbahn von Flensburg nach Gelting auf Kreiskosten zu bauen, ihre Genehmigung versagt. Sie will den Bau der Privatindustrie überlassen und dem Kreise nur die Uebernahme einer Zinsgarantie gestatten. Seitens des Kreises finden jetzt in Berlin Verhandlungen mit den Ressortministern statt. Die Entscheidung wird deshalb ihre Schwierigkeiten haben, weil hier zum ersten Male auf Kreiskosten eine Eisenbahn gebaut werden soll und vor Zulassung eines solchen Vorganges manche principiellen Fragen werden entschieden werden müssen, welche das Ressort nicht nur des Ministers des Innern, sondern auch dasjenige des Ministers der öffentlichen Arbeiten betreffen.

Einheitlichkeit des Tarifwesens.

Der Kaufmännische Verein in Cassel behandelte am 9. d. M. das Thema: „Hat die Verstaatlichung der Eisenbahnen die erhoffte Einheitlichkeit des Tarifwesens herbeigeführt?" Der Referent, Herr Louis Reuse, glaubte diese Frage entschieden verneinen zu sollen, indem er auf erhebliche Nachtheile hinwies, welche der Provinz Hessen-Nassau durch den Tarif der Königlichen Eisenbahndirection zu Hannover gegenüber der Provinz Hannover erwachsen sind. Nach längerer Debatte wurde folgende vom Referenten vorgeschlagene Resolution angenommen: „Die anwesenden Mitglieder des Kaufmännischen Vereins beschliessen: Die in der heutigen Discussion erörterten Mittheilungen über die auf den Staatseisenbahnen in der Richtung Cassel-Frankfurt gegen Cassel-Hannover bestehenden Frachtdifferenzen geben uns Veranlassung, solche den in unserer Provinz bestehenden Handelskammern, landwirthschaftlichen und gewerblichen Vereinen einzureichen, damit eine Gleichstellung der Frachttarife nach den billigeren Sätzen im Allgemeinen angestrebt werde."

Berlin-Hamburger Eisenbahn.

Die Hamburger Bürgerschaft ist, wie der „B. B.-C." erfährt, auf den 23. d. M. zu einer Sitzung einberufen worden, in welcher die Angelegenheit der Berlin-Hamburger Eisenbahn zur Verhandlung gelangt. Es wird wegen der Genehmigung der Statutenänderung und wegen des Verkaufs der Hamburg-Bergedorfer Linie an die Preussische Staatsregierung verhandelt werden.

Ob es in jener Sitzung bereits zu einem Beschlusse kommen oder ob die Angelegenheit einer Commission zur Durchberathung überwiesen werden wird, muss noch dahingestellt bleiben. Obwohl in den Hamburger Bürgerkreisen die Verstaatlichung der Berlin-Hamburger Eisenbahn durch Preussen keiner Sympathie begegnet, lässt sich doch annehmen, dass die Bürgerschaft die geforderte Zustimmung ertheilen wird.

Fortsetzung der Linie Schönberg-Schleiz.

Nachdem die Königlich Sächsische Staatsregierung beschlossen hat, eine Eisenbahn von Schönberg nach Schleiz zu bauen, ist in Neustadt (Orla) der Wunsch wieder rege geworden, eine directe Eisenbahnverbindung nach dem Süden und dem Norden zu erhalten. In einer am 28. December v. J. stattgefundenen zahlreich besuchten Versammlung bildete sich ein Comité von 12 Mitgliedern, welches es sich zur Aufgabe gesetzt hat, für Fortsetzung der Eisenbahnlinie Schönberg-Schleiz nordwärts nach Neustadt (Orla) und Roda zu wirken. Dagegen will ein in Auma gebildetes Comité die Linie Schönberg-Schleiz über Auma-Triptis oder auch über Niederpöllnitz-Münchenbernsdorff fortsetzen.

Secundärbahn Gera-Meuselwitz.

Der Zeitzer Kreistag hat zum Bau einer Secundärbahn Gera-Meuselwitz zunächst 10 000 *M.* bewilligt und auch weitere 10 000 *M.* zu diesem Zwecke in Aussicht gestellt.

Sächsische Secundärbahn-Projecte.

Dem Sächsischen Landtage ist von der Regierung eine Vorlage, betreffend den Bau einer schmalspurigen Secundärbahn von Mosel durch den Mülsengrund bis Ortmannsdorf in einer Länge von 14,165 km und mit einer Baukostensumme von 1 420 000 *M.* gemacht worden. — Die 1. Kammer hat in Uebereinstimmung mit der 2. Kammer 2 250 000 *M.* für Fortsetzung der Bahnlinie Freiberg-Bienenmühle bis zur Landesgrenze bei Moldau bewilligt, wobei der Kreisvorsitzende Seiler sein Bedenken gegen die mehrfache Bahnverbindung Sachsens mit Böhmen im Interesse der heimischen Kohlen äusserte.

Secundärbahnen Damm-Pyritz und Deutsch-Krone-Arnswalde.

Im Pyritzer Kreise wird für den Bau einer Bahn Damm-Pyritz, also einer geradlinigen Verlängerung der Stargard-Cüstriner Bahn von Pyritz aus, agitirt. — Der Kreistag in Arnswalde hat 200 000 *M.* zum Bau einer Secundärbahn Deutsch-Krone-Neuwedell-Reetz-Arnswalde bewilligt.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

1. Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen.

2. Alphabetisches Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen.

Zu jedem der beiden vorgenannten Verzeichnisse ist der II. Nachtrag Anfangs dieses Monats von der geschäftsführenden Direction des Vereins herausgegeben und vertheilt worden.

Die Badischen Eisenbahnen im Jahre 1882.

Dem von der Generaldirection der Badischen Staatseisenbahnen herausgegebenen 42. Jahresbericht, welcher sich auf die vom Staate verwalteten eigenen wie Privatbahnen und auf die Resultate der Dampfschifffahrt erstreckt, entnehmen wir die nachstehenden speciellen Daten über die Betriebsergebnisse des Jahres 1882.

Für den Bahnbau und Anschaffungen waren aus dem Vorjahr 4 861 910 *M.* Bestand geblieben, zu welchem noch besondere Budgetbewilligungen hinzutreten; von der Gesammtsumme ad 8 596 462 *M.* wurden 1 824 573 *M.* (davon für die Main-Neckarbahn 21 925 *M.*) verwendet und 6 771 889 *M.* verblieben für das Betriebsjahr 1883. Unter der Ausgabe werden die Vorarbeiten für die Linien Wolfach-Schiltach und von Freiburg nach Neustadt (theilweise Zahnradbahn) mitaufgeführt.

Im Grossherzogthum befanden sich 1 328,09 km und im Gebiet von Nachbarstaaten 137,80 km Bahnen, von denen der Badische Staat 1 317,26 km (1 185,06 km eigene, 102,86 km Privatbahnen und 29,34 km fremde Strecken) und die Main-Neckarbahn 38,64 km betrieben hat; von dem staatlichen Betriebsnetz sind 920,90 km eingeleisig. Es waren 244 Stationen mit vollem Verkehr, 61 Personen- und 3 Güter-Haltestellen vorhanden, Summa 308 Haltepunkte.

Mit Jahresschluss waren an Transportmitteln 412 Locomotiven, 377 Tender, 1 068 Personen- und 6 430 Lastwagen vorhanden, d. i. pro Kilometer Bahnlänge 0,313 Locomotiven, 0,811 Personen- und 4,881 Güterwagen.

Das Anlagecapital stieg im Jahre 1882 um 4 092 119 *M.* für Staats- und um 27 279 *M.* für Privatbahnen und beziffert sich auf resp. 393 728 182 *M.* und 10 850 890 *M.*; das der Renteberechnung zu Grunde zu legende Baucapital wird mit resp. 391 873 773 und 10 837 250 *M.* rot. angegeben.

Der Betriebsfonds berechnete sich auf rund 5 119 872 *M.*

Hinsichtlich der Personalverhältnisse wird bemerkt, dass in dem Betriebsjahre 1882 nicht mehr die Ersparnisse am Besoldungsetat zu Remunerationszwecken verwendet wurden, sondern die Remunerationsmittel sich nach dem finanziellen Betriebsergebniss richteten; diesem neuen System liegt der Gedanke zu Grunde, dass jeder Bedienstete einen Ansporn erhält, in seiner Stellung zur Förderung des öconomischen Interesses der Verwaltung zu wirken.

Im Fahrdienst wurden zurückgelegt 7 815 284 Nutz-Zugkilometer (14 590 von Arbeitszügen) und 4 876 912 Locomotiv-Nutzkilometer (127 325 mehr als im Vorjahr). Dabei haben Personenzüge 144 631 km mehr, gemischte und Güterzüge zusammen 11 081 km weniger gefahren als in 1881. Die Zahl der Nutzkilometer im Ganzen erhöhte sich gegen 1881 um 226 376, die der Achskilometer um 16 716 216.

Es wurden transportirt 10 537 874 Personen (3,13 pCt. weniger als 1881) mit 270 349 639 Personenkm (weniger 4,05 pCt.), d. i. pro Kilometer Betriebslänge 207 123 Personen (weniger 8 747 Personen). Das Ergebniss (und zwar im Binnenverkehr) wie die Ausnutzung der Personenwagen ist daher eine minder günstige gewesen. An Gepäck wurden 17 054 t (395 t weniger), an Expressgut 4 290 t (17,25 pCt. mehr), an Milch 5 203 t (0,29 pCt. mehr) transportirt; die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren steigerte sich mit Ausnahme der Fahrzeuge. Der Gütertransport betrug (incl. 1 272 965 t Militärgut) 4 519 938 675 t, was einer Zunahme um 6,9 pCt. entspricht; die zurückgelegten Tonnenkilometer betrugen 338 153 948, wobei die des Eilgutes um 6,98 pCt., die des Stückgutes um 3,18 pCt., die der Wagenladungen um 10,46 pCt. gegen 1881 zugenommen haben. Diese Steigerung der Güterbeförderung, hauptsächlich aus dem vermehrten directen und Transitverkehr stammend, ist mit Zutritt des auf dem seit Juni 1882 eingeführten directen Deutsch-Italienischen Güterverkehr über den Gotthard zurückzuführen. Am erheblichsten hat sich in den letzten 5 Jahren der Expressgutverkehr gehoben (1878 1 880 t, 1879 2 462 t, 1880 3 075 t, 1881 3 658 t, 1882 4 290 t). „Die rasche Steigerung", sagt der Bericht, „spricht dafür, dass der genannte Verkehr noch lange nicht den Höhepunkt seiner Entwickelung erreicht hat. Die vermehrte Benutzung dieser Einrichtung ist hauptsächlich auf die rasche und mit wenig Umständlichkeiten verknüpfte Abfertigung der betreffenden Sendung zurückzuführen."

Was die Waarenbewegung auf den hauptsächlich in Betracht kommenden Stationen betrifft, so ist hier Folgendes anzuführen:

Bei Station Mannheim, auf welche nahezu der 6. Theil von dem Mehr der Güterbeförderung fällt (936 339 gegen 888 729), ist die Zunahme des Verkehrs der Hauptsache nach Massentransporten von Getreide, Steinkohlen und Holz sowie beträchtlicheren Sendungen von Baumwolle, Tabak und Oelsaat zuzuschreiben. Etwas zurückgewichen ist der Verkehr auf genannter Station in den Artikeln Bier, Mehl und Mühlenfabrikate und Zucker. Die genannte Station hat übrigens als solche einen grösseren Verkehr als die 5 nächsten grössten Badischen Eisenbahnstationen (Basel, Karlsruhe-Bahnhof und Mühlberger Thor, Heidelberg, Freiburg und Waldshut) zusammengenommen. Station Basel verzeichnet einen lebhafteren Verkehr in den Artikeln Holz, Stein, Wein und Zucker, wogegen eine Abnahme in den Gewichtsmengen der Artikel Getreide, Kohlen und Mehl und Mühlenfabrikate eintrat. Bei Station Karlsruhe sind es vermehrte Bier-, Gyps-, Getreide-, Kohlen- und Steintransporte, welchen hauptsächlich die Verkehrszunahme dieser Station zu danken ist. Die Schwankung des Verkehrs der übrigen Artikel hielt sich in den gewöhnlichen Grenzen. Station Heidelberg verzeichnet bei den Artikeln Bier und Holz eine Zunahme. Mässig abgenommen hat der Verkehr der Artikel Getreide und Kohlen, erheblicher jedoch ist die Zunahme des Transportes von Steinen und ist dem letzteren Rückgang die Minderbeförderung dieser Station zuzuschreiben. In Freiburg sind es hauptsächlich ausgedehntere Transporte in Bier, Holz und Steinen, welche dem Verkehr dieser Station dem Vorjahr gegenüber grössere Bedeutung verliehen haben.

Die Einnahme betrug: Personenverkehr 10 583 316 *M.* (0,11 pCt. weniger), für Gepäck 686 541 *M.* (0,58 pCt. weniger), für Expressgut 110 814 *M.* (25,89 pCt. mehr), für Milch 42 082 *M.* (9,80 pCt. weniger), für Leichen 15 854 *M.* (1 959 *M.* mehr), für Fahrzeuge 7 443 *M.* (532 *M.* weniger), für Vieh 627 272 *M.* (oder um 17,90 pCt. mehr), für Güter 17 134 124 *M.* oder 4,46 pCt. Zuwachs.

Von der gesammten Bruttoeinnahme ad 32 023 234 *M.* entfallen auf die Privatbahnen 1 205 014 *M.*, wobei bemerkt wird, dass dem Staat für letztere höhere Betriebskosten aufwendet, als ihm vergütet werden. Pro 1882 betrug dieser Zuschuss 242 083 *M.*

Von der Gesammteinnahme kommen auf: Personen- und Gepäckverkehr 35,28 pCt, Güterverkehr (incl. Leichen, Fahrzeuge und Thiere) 56,53 pCt. und sonstige Quellen 8,19 pCt.

Von allgemeinerem Interesse angesichts der neuerlich wieder hervorgetretenen Bestrebungen zu Gunsten der Einführung einer II. Stückgutclasse ist folgende Zusammenstellung des Berichts über das Verhältniss der Durchschnittsbelastung zum durchschnittlichen Frachtwerth:

Wird die in den letzten 5 Jahren durchschnittlich auf einen Tonnenkilometer entfallende Einnahme mit der Durchschnitts-

belastung einer Güterwagenachse multiplicirt, so ergeben sich im Durchschnitt folgende Frachtwerthe für die Transportachse:

	Belastung pro Achse	Frachtwerth pro Tonne	Frachtwerth pro Achse
1878	1,62 t	5,99 ₰	9,70 ₰
1879	1,68 „	5,89 „	9,90 „
1880	1,76 „	5,59 „	9,84 „
1881	1,76 „	5,36 „	9,43 „
1882	1,82 „	5,07 „	9,23 „

Dem stetigen Anwachsen der besseren Ausnutzung der Wagen wirkte in höherem Masse das Sinken des durchschnittlichen Frachtwerthes einer Tonne entgegen, wodurch sich ein weiteres Herabgehen des durchschnittlichen Frachtwerthes einer beladenen Achse ergiebt. Ein Hauptgrund hierfür ist, dass die directen Tarifsätze, namentlich auch im Gotthardverkehr, vielfach sehr herabgesetzt sind, so dass die Einnahmen gegenüber den grösseren Transportquantitäten zurücktreten.

Von der Gesammtausgabe ad 18 256 035 ℳ entfallen auf: Allgemeine Verwaltung 7,50 pCt., auf Bahnverwaltung 24,49 pCt. und die gesammte Transportverwaltung 68,01 pCt.; die gesammte Ausgabe betrug 57,01 pCt. (1881 56,90 pCt.) der Gesammteinnahme.

Auf das Kilometer Bahnlänge entfielen pro 1882: Einnahme 24 310 ℳ, Ausgabe 13 859 ℳ und Ueberschuss 10 451 ℳ.

Der Einnahmeüberschuss betrug 13 767 199 ℳ (mehr 472 076 ℳ oder rund 3,55 pCt. gegen 1881).

Das Durchschnitts-Anlagecapital rentirte somit zu 3,42 pCt. (gegen 3,35 pCt. im Vorjahr).

Die Eisenbahnschuld (incl. Bodensee-Dampfschifffahrt und Main-Neckar-Antheil) betrug Ende 1882 noch 326 347 581 ℳ, verminderte sich also in 1882 um 2 278 791 ℳ.

Zur Verfügung der Staatsschulden-Verwaltung wurden in 1882 abgeliefert: von der Staatsbahn 14 579 145 ℳ, von dem Bodensee-Dampferbetrieb 28 272 ℳ, von der Main-Neckarbahn als Antheil 648 055 ℳ und als Reichspost-Aversum 390 030,86 ℳ.

Der vergleichenden Schlusszusammenstellung entnehmen wir noch: Es durchfuhr die Person durchschnittlich 25,65 (25,90) km, die Tonne Gut 74,84 (72,46) km, und brachte ein pro 1 km: die Person 3,91 (3,76) ₰, die Tonne Gut 5,07 (5,36) ₰.

Den Angaben über die Badischen Bodensee-Dampfschifffahrt entnehmen wir: Anlagen, Betriebsmaterial, Personal, Organisation, Fahrdienst und Tarife blieben gegen das Vorjahr unverändert. Die Nutzleistungen der Schiffe (incl. Schleppdienst) betrugen 156 426 km, d. i. gegen 1881 3 871 km oder 2,54 pCt. Zunahme, hervorgerufen durch vermehrten Trajectbetrieb. Ein Schiff legte durchschnittlich pro Tag 108,33 km (107,58 km) zurück; die 5 Dampfer hatten zusammen 1 444 Dienst- und 1 111 Reserve- (Reparatur-) Tage gegen resp. 1 418 und 1 137 Tage in 1881.

Die Zahl der beförderten Reisenden betrug 197 020 (Abnahme um 3 757) Personen, die der beförderten Güter 40 991 t und 1 403 224 tkm (mehr 3 466 t resp. 108 228 tkm oder 9,24 pCt. und 8,36 pCt.).

Das Anlagecapital betrug incl. Bauzins 1 246 400 ℳ, die Betriebseinnahme 278 804 ℳ (12 758 ℳ oder 4,79 pCt. mehr), die Betriebsausgabe 235 064 ℳ (5 505 ℳ oder 2,40 pCt. mehr) und der Einnahmeüberschuss 43 739 ℳ, d. i. 3,51 pCt. Rente gegen 2,93 pCt. in 1881.

Erweiterung der Benutzung des Eisenb.-Telegraphen für den Privat-Depeschenverkehr.

Unter der Ueberschrift „Ein Wort für die Eröffnung des Privat-Depeschenverkehres auf den kleinen mit Telegraphen-Apparaten versehenen Eisenbahn-Stationen und Haltestellen" veröffentlicht das „Deutsche Handelsblatt" in No. 52 vom 27. December pr. einen kleinen Aufsatz, welcher lebhaft für die Erweiterung der bisher diesem Verkehr noch gezogenen Schranken eintritt. Da derselbe allgemeines Interesse hat, reproduciren wir denselben seinem Hauptinhalte nach, und überlassen es den betreffenden Eisenbahn- und Telegraphen-Behörden, zu erwägen, ob der Vorschlag durchführbar erscheint:

Die Umwohner von kleinen Eisenbahnstationen und Haltestellen, welche mit Telegraphen-Apparaten versehen sind, wenden sich häufig an die Eisenbahnbehörden mit dringenden Anträgen, den Privat-Depeschenverkehr auf diesen Stationen zu eröffnen, denn es ist ein grosser Unterschied für diese Interessenten, ob sie eine Depesche 3 bis 4 Stunden früher absenden und empfangen können und ob sie ihre Depeschen in unmittelbarer Nähe aufzugeben Gelegenheit haben, oder ob sie einen Boten für mehrere Meilen annehmen müssen, der oft nicht einmal zur Hand ist. Diese Anträge werden mehrfach von den Eisenbahn-Behörden unter der Motivirung abgelehnt, dass die betreffende Haltestelle nicht genügendes Personal besitze, um die Depeschen stets sofort austragen lassen zu können.

Es ist zuzugeben, dass eine Personalvermehrung, deren Kosten nicht gedeckt werden würden, billiger Weise nicht gefordert werden kann, allein aus den wiederholten Anträgen ist der Umfang des Bedürfnisses zu ersehen. Wenn das Austragen der Depeschen nicht thunlich ist, könnte vielleicht die Beförderung solcher Depeschen gestattet werden, welche nicht ausgetragen zu werden brauchen, somit bei allen abgehenden und ankommenden amtslagernden Depeschen, z. B. Antworten, die sich der Empfänger selbst abholen lässt.

Wenn der Depeschenverkehr für diese Gattungen von Depeschen zugelassen würde, so wäre dies weit mehr als die Hälfte des vollen Verkehrs und eine grosse Bequemlichkeit für die Umwohner.

An mancher Stelle würde der den Telegraphen-Apparat bedienende Beamte neben seinen sonstigen Dienstgeschäften den Privat-Depeschenverkehr ganz gut mitversehen können, während zur Zeit noch der benachbarte Gutsbesitzer gezwungen ist, seine Depeschen mit reitendem Boten mitunter meilenweit zu schicken.

Im ganzen Gebiet des Preussischen Staates kämen gewiss viele solcher Stationen in Frage und mancher Botengang könnte erspart werden; vor Allem aber würden die Interessenten sich weit häufiger den Telegraphen zu Nutze machen, wenn sie des theuren Boten nicht bedürften.

Es giebt schon jetzt Unterschiede in der Qualität der Telegraphenstationen: Stationen mit vollem Tages- und Nachtdienst, Tagesdienst, beschränktem Tagesdienst u. s. w. Es dürfte wohl thunlich sein, in das Verzeichniss als neue Kategorie Telegraphenstationen aufzunehmen, die nur Dienst für alle abgehenden Depeschen und für ankommende amtslagernde Depeschen haben. Wenn Jemand wirklich an einem dritten Orte irrthümlich für eine solche Station eine nicht amtslagernde Depesche aufgeben wollte, so würde er durch den Annahmebeamten noch belehrt werden können.

Die Telegraphenordnung enthält keine entgegenstehende Bestimmung, da der § 22, der die Bestellung der Depeschen behandelt, die amtslagernden Depeschen begriffsmässig nicht umfasst; auch könnte sie erforderlichen Falles leicht ergänzt werden, da sie dem praktischen Bedürfniss Rechnung tragen soll.

Es würde hiernach nicht schwierig sein, den Umwohnern kleiner Haltestellen die Wohlthat des telegraphischen Verkehres zu gewähren, und dürften die in Frage kommenden Behörden die etwaigen kleinen formalen Schwierigkeiten leicht überwinden.

Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure.

Versammlung im December 1883.

Vorsitzender: Eisenbahndirector Hennig,
Schriftführer: Commissions-Rath Glaser.

Herr Regierungs-Maschinenmeister Schrey hielt einen Vortrag über den Curvenwiderstand in Eisenbahngeleisen als ein Moment der Gefahr, welches Thema vor einiger Zeit in dem Verein der Civilingenieure in London (Institution of Civil Engineers) durch Mr. John Mackenzie besprochen wurde.

Der Redner führte in der Einleitung zunächst an, dass der Englische Fachgenosse zu genaueren Untersuchungen des Curvenwiderstandes veranlasst wurde durch ein unbeabsichtigtes Experiment, dessen Zeuge derselbe war. Die Federn der Triebachse einer dreifach gekuppelten Maschine wurden behufs Erhöhung der Belastung dieser Achse scharf angezogen. Man war darin zu weit gegangen und als dann die Maschine langsam geschoben wurde, erstieg der Vorderradflansch beim Eintritt in eine Curve die Schiene. Darauf wurden die Federn nachgelassen und die Maschine passirte die Curve ebenso sicher wie früher.

Dieser Fall zeigt evident, dass zur sicheren Führung in der Curve ein entsprechendes Gewicht auf dem äusseren Rade der führenden Achse lasten muss, dass also die Achsbelastung einen grossen Einfluss auf die Entgleisungsgefahr ausübt.

Nach den Berichten des Englischen Handelsamtes (Board of Trade) über Eisenbahnunfälle im Jahre 1880 ist die Zahl der getödteten Passagiere „in Folge Entgleisung von Personenzügen oder Theilen derselben" grösser, als diejenige irgend welcher anderen Classe der Eisenbahnunfälle und man findet in diesen Berichten des Handelsamtes der letzten Jahre, dass meistens, wenn ohne klar vorliegenden Grund Locomotiven entgleisten, dieselben drei steife und gekuppelte Achsen hatten, auch in einigen Fällen mit sehr geringen Geschwindigkeiten liefen. In dem einen Falle war die Geschwindigkeit so klein, dass die Centrifugalkraft mehr als aufgewogen war durch die Ueberhöhung der Schienen und dass also nothgedrungen ein anderes Agens als die Centrifugalkraft die Entgleisung bewirkt haben muss.

Es wurden nun die Vorgänge untersucht, welche stattfinden bei Bewegung einer Locomotive mit 3 parallelen gekuppelten Achsen (mit gleich grossen Achsenentfernungen), wenn sich dieselbe durch Geleiscurven bewegt.

Die Triebräder haben wie die Vorderräder und die Hinterräder die Tendenz, mit ihren Achsen eine radiale Stellung einzunehmen und es wird nun in Wirklichkeit das schwerste beladene Radpaar sich radial einstellen. Die Tendenz der hinteren inneren Räder, vorwärts zu rennen, ist gesteigert durch die Tendenz der übrigen inneren Räder, den äusseren voranzueilen, so

dass wahrscheinlich die hintere Achse gewöhnlich radial steht und die gleitenden Bewegungen der Räder um einen Punkt stattfinden, der da gelegen ist, wo das innere Hinterrad die Schiene berührt.

Um sich diese Bewegung zu erklären, muss man annehmen, dass der Flansch des äusseren Vorderrades mit einer Pressung gegen die Schiene gedrückt ist, welche die Friction sämmtlicher Radlaufflächen auf den Schienen übersteigt und dass diese Pressung von dem Vorderrade durch Vermittlung der Rahmen auf die anderen Räder übertragen wird, wobei die Rahmen als Hebelarme wirken.

Der Widerstand, welchen ein Rad dem Gleiten quer zur Schiene entgegensetzt, wird wahrscheinlich nicht viel von seiner Adhäsion für die Fortbewegung differiren, und der Seitendruck, welcher von dem leitenden Radflansch hervorgebracht werden muss, um diese Adhäsion zu überwinden, wird für jedes Rad etwa gleich sein der Adhäsion desselben, multiplicirt mit seiner Entfernung von dem Rade, welches als Drehpunkt dient und dividirt durch die Entfernung der Vorderachse von diesem Drehpunkt.

Die Summe aller dieser Einzelwiderstände der Räder gegen die Verschiebung quer zur Schiene repräsentirt also die seitliche Pressung des äusseren Vorderrades.

Wenn der Flansch dieses Rades im Begriff ist, aufzusteigen auf die Schiene, so wird seine Lauffläche von Belastung und Adhäsion frei sein, und braucht also bei der Ermittelung des Seitendruckes gegen den Flansch nicht in Rechnung gezogen zu werden.

Die Entfernungen, um welche die verschiedenen Räder gleiten, variiren mit der Schärfe der Curve, aber die Adhäsion bleibt constant, so dass, obgleich die Arbeit, welche verbraucht wird, um die Räder gleiten zu machen, während die Maschine eine gewisse Strecke durchläuft, mit der Schärfe der Curve wächst, trotzdem die Pressung in der Richtung der Achse, welche zur Hervorbringung dieser Verschiebung erforderlich ist, nahezu constant bleibt, was auch immer der Radius der Curve sein möge.

Es wurden diese Untersuchungen für 3 verschiedene Fälle von dem Vortragenden durch Zeichnungen erläutert und eine rechnungsmässige Begründung derselben vorgeführt. Auch wurde vom Redner die interessante Discussion mitgetheilt, welche s. Z. über diesen Gegenstand in der Institution of Civil Engineers gepflogen wurde.

Dem Vortrage folgte ein Referat des Regierungs-Maschinenmeisters v. Borries über den Commissionsbericht des Herrn Professors Ludwig in Berlin, betreffend die „Praktische Ausbildung der Maschinentechniker“, woraus hier in Kürze mitgetheilt sein mag, dass der in 3 Abschnitte zerfallende Bericht constatirt, dass sich die Maschinenfabriken etc. nur zum Theil mit der Ausbildung von Lehrlingen befassen. Hervorragendes leisten darin die Maschinenfabrik zu Grafenstaden und die Bergisch-Märkische Eisenbahn. Die erzielten Resultate werden allseitig als günstig bezeichnet und hervorgehoben, dass die Grossindustrie und die Eisenbahnen ihre Lehrlinge selbst ausbilden müssen, weil die handwerksmässige Ausbildung den Ansprüchen derselben längst nicht mehr genüge.

Aus dem zweiten Abschnitte geht zunächst hervor, dass Lehrwerkstätten nur bei zwei Maschinenfabriken, dagegen bei vielen Eisenbahnen, namentlich den sämmtlichen Preussischen Staatsbahnen bestehen. Die mit denselben erzielten Erfahrungen werden allseits als sehr günstige bezeichnet und eine Ausdehnung der Lehrwerkstätten, welche zweckmässig in möglichst engem Zusammenhange mit den Maschinenfabriken stehen müssten, dringend empfohlen. Da dieselben wesentlich für die Ausbildung der Vorarbeiter, Werkmeister und anderer Leute dienen sollen, welchen man eine umfassende praktische Ausbildung geben will, so ist eine übermässige Ausdehnung der Lehrwerkstätten nicht zu befürchten.

Im dritten Abschnitte wird die Nothwendigkeit einer rationellen praktischen Ausbildung der Maschineningenieure begründet und dabei namentlich hervorgehoben, dass neben dem rein technischen Können auch die erforderliche praktische Bildung des Charakters und die Fähigkeit, zu organisiren und zu leiten, erworben werden müssen. Die Stellung des Praktikanten soll derjenigen des Einjährigfreiwilligen ähnlich sein; er soll mit allen Arbeitszweigen genau bekannt werden und an allen Arbeiten im vollen Umfange der Arbeitszeit etc. theilnehmen.

Eine Beschränkung des Studiums auf das für den späteren Beruf wirklich Zweckmässige wird empfohlen, um für die praktische Ausbildung mehr Zeit zu gewinnen.

Für die Dauer der praktischen Lehrzeit, welche zweckmässig vor dem Studium durchzumachen ist, wird allgemein ein Zeitraum von einem Jahre als angemessen bezeichnet. Zum Schluss wird hervorgehoben, dass eine systematische Organisation der praktischen Ausbildung nothwendig sei, welche den Erwerb derselben in gleicher Weise wie den der wissenschaftlichen Bildung ohne Schwierigkeit möglich mache.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Frühjahrscampagne der Transportanstalten.

Die Transportanstalten bereiten schon die Frühjahrscampagne vor, obwohl es noch ziemlich lange bis dahin währt. Die Tarife und Tarifverhandlungen, welche auf die Wiederaufnahme der Schifffahrt abzielen, sind zwar noch nicht fertiggestellt und abgeschlossen, dafür herrscht aber eine grosse Thätigkeit in den Tarifbüreaus aller am Export betheiligten Bahnverwaltungen, um dieses Ziel bald zu erreichen. Man erwartet einen ungewöhnlich starken Transport, beziehungsweise Export von Zucker und Getreide. Die heurige Production des ersteren ist nur zum geringeren Theile versandt worden, um so grösser sollen nun die Frühjahrslieferungen werden. Auch von Getreide heuriger Fechsung lagert das Meiste noch im Lande, sowohl in Galizien, als in Ungarn. Den Getreidehändlern beider Länder steht nun zwar Russland als gewaltiger Concurrent gegenüber, neuestens aber — und das dürfte für das Frühjahrsgeschäft von nachhaltigem Einflusse sein — haben die Russischen Bahnen eine Uebereinkunft geschlossen, derzufolge sie Getreide zum sogenannten Laubetarif, d. h. zu minimalen Sätzen zu verfrachten und an die Elbe zu liefern sich verpflichteten. Russisches Getreide wird also zu billigsten Bedingungen die Lagerräume verlassen und dürfte somit auch den Anstoss zu rascherer Mobilisirung auch der Galizischen Vorräthe geben. Die Rückwirkung auf Ungarn kann nicht ausbleiben, und so dürfte denn das nächste Frühjahr ein lebhaft bewegtes Getreidegeschäft, gesteigerten Export und damit zahlreiche Frachten für die Transportanstalten bringen.

Hierfür richten sich die Bahnverwaltungen auch durch Sicherstellung des rollenden Materials, in Folge von namhaften Waggonbestellungen und vortheilhaften Abschlüssen mit den Waggon-Leihgesellschaften, welche letztere brillante Erträgnisse liefern sollen, ein.

Das Gesuch um Einführung der obligatorischen Ladescheine.

Dieses von der Prager Börsenkammer gestellte Ansuchen wurde vom Handelsminister abgelehnt. Motivirt wurde dies damit, dass eine solche Neuerung im internationalen Verkehr nicht durchführbar sei (da keine Aussicht dafür vorhanden sei, dass die Ladescheine in Deutschland, Belgien, Holland und Italien zur Einführung gelangten) und auch sonst nur geringe Vortheile für den Handel böte. Ueberdies hätte die Eisenbahn-Directorenconferenz diese Neuerung, welche eine durchgreifende Umgestaltung des Betriebsorganismus involvirt, ablehnend beurtheilt und die Undurchführbarkeit derselben nachgewiesen.

Obgleich die Tarifenquête und die Berner Conferenz, betreffend das internationale Transportrecht, sich nicht dafür ausgesprochen hatten, dass die handelsrechtlich zulässigen Ladescheine im Eisenbahnverkehr activirt werden, weil diese Körperschaften von der Unverträglichkeit dieser Einrichtung mit demselben überzeugt waren, so hatte das Handelsministerium doch hierüber die Ansicht der Directorenconferenz eingeholt. Dieselbe hat eingehend diese Unverträglichkeit auch damit motivirt, dass die Art. 413—419 des H.-G.-B. nicht genug präcisirt sind und durch den das Seerecht behandelnden Theil ergänzt werden müsste, welcher aber in Oesterreich keine Geltung habe. Das Nebeneinanderbestehen des Frachtbriefes und Ladescheines müsse zahlreiche Complicationen insbesondere dadurch herbeiführen, weil gemäss Art. 303 des H.-G.-B. eine Beschränkung der Einreden normirt ist; überdies sei die Vorschrift des Art. 414 des H.-G.-B. bezüglich der Unterzeichnung des Ladescheines geradezu undurchführbar. Abgesehen von diesen juridischen Bedenken ergeben sich solche bezüglich der Manipulation, welche des Näheren ausgeführt wurden.

Concessionirung der Linie Laun-Leitmeritz-Leipa.

Dieser von der Nordwestbahn angesuchten Concession soll, der „Presse“ zufolge, vom Handelsministerium das Bedenken entgegengestellt werden, dass bezüglich der Strecke Laun-Leitmeritz sowohl von der Staatsbahn als auch von der Prag-Duxer Bahn Einwendungen erhoben wurden und zwar von der Staatsbahn wegen des Flügels Bauschowitz-Eisendörfel, mit welcher die projectirte Localbahn parallel laufen würde, und die Prag-Duxer Bahn deshalb, weil sie gleichfalls beabsichtigt, die Strecke Laun-Bauschowitz zu bauen. Dagegen stehen dem Bau der Strecke Leitmeritz-Leipa nicht die geringsten Hindernisse im Wege.

Eisenbahn Hannsdorf-Ziegenhals.

Es wird als Ursache, weshalb diese Linie von der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft (der Concessionärin) bisher noch nicht in Angriff genommen wurde, die langwierigen Verhandlungen wegen Abschluss eines Staatsvertrages mit der Preussischen Regierung für den Anschluss in Ziegenhals angegeben, welche bisher zu keinem Resultate geführt haben, aber dem Vernehmen nach in Folge der Intervention des Oesterreichischen Finanzministeriums bald von Erfolg begleitet sein werden.

Herausgabe der Vorschriften für den Secundärbetrieb für das Executivpersonal.

In jüngster Zeit haben sich mehrere jener Bahnverwaltungen, die einige ihrer Linien normal, andere wieder secundär betreiben, aus Anlass der Einführung der Grundzüge der Vorschriften für den Betrieb auf Localbahnen an die Generalinspection mit der Bitte gewendet, von der Verfassung einer eigenen Instruction für den Secundärbetrieb abzusehen, da es sehr misslich wäre, wenn dem von normal betriebenen Linien und Secundärstrecken und vice versa übergehenden Fahrpersonale zweierlei Instructionen zur Hand gegeben werden müssten. Diesen Uebelstand einsehend, bemerkte die Generalinspection den Verwaltungen, dass es vorläufig genüge, wenn jene oben erwähnten Bahnverwaltungen die abgeänderten Bestimmungen für den Betrieb ihrer Secundärlinien dem Executivpersonal als Anhang oder in Form von Einlagsblättern zur Verkehrsinstruction für den normalen Betrieb herausgeben. Dagegen wird angeordnet, dass bei Neuauflage der Verkehrsinstruction zur leichteren Orientirung des Executivpersonals auch die Bestimmungen über den Secundärbetrieb aufzunehmen und zur Unterscheidung von den Vorschriften für den normalen Betrieb mit Cursivschrift zu drucken sind.

Eisenbahnen im Occupationsgebiete.

Die gemeinsame Regierung unterzog das Project einer neuen Eisenbahnlinie in den occupirten Provinzen einer eingehenderen Berathung.

Nachdem jedoch das gemeinsame Finanzministerium sowie das Kriegsministerium eine Schmalspurbahn im Auge hatten, während die Vertreter der Oesterreichischen Regierung im militairischen Interesse für die Normalspur eintraten, gedieh das Project nicht zur Spruchreife. Auch das finanzielle Moment hat dabei eine Rolle gespielt, da die Bedeckung der Kosten aus den Zinsen der Central-Activen einigermassen fraglich sein dürfte. Seither ist in dieser Angelegenheit ein Stillstand eingetreten. In den letzten Tagen haben bei der Bosnischen Commission Berathungen über die Collaudirung der Eisenbahnstrecke Sienica-Serajewo der Bosnathalbahn stattgefunden. Wie verlautet, hat die Abrechnung keine Ueberschreitung des bewilligten Baucapitals ergeben, doch sollen von Seite der Bauunternehmung Nachtragsforderungen geltend gemacht werden.

Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahndirectoren-Conferenz.

Bei derselben gelangte, so schreibt die „Presse", ein Bericht des Tarif-Comités zur Berathung und wurde eine Reihe von Declassificationen und Transport-Begünstigungen genehmigt, welche in dem nächsten Nachtrage zu den allgemeinen Tarifbestimmungen der dem Reformtarif angehörigen Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen zur Durchführung gelangen werden. Ferner ist das Referat jenes Special-Comités zu erwähnen, welches über die von der Tarifenquête gewünschte Einführung der Declaration des „Interesses" an der Lieferung zu berichten hatte. Diesbezüglich sprach sich die Conferenz einhellig gegen eine derartige Neuerung aus, da dies zu ganz unabsehbaren Consequenzen führen würde; an eine derartige Einrichtung könne nur gedacht werden, wenn dieselbe im Interesse des Zustandekommens des in Bern ausgearbeiteten internationalen Transportrechtes sich als nöthig herausstellen würde, weil durch das Zustandekommen dieser Vereinbarung die Eisenbahnen in anderer Weise entschädigt würden. Weiter genehmigte die Conferenz für den Transport der Ausstellungsobjecte der in Budapest im Mai 1885 zu eröffnenden Landesausstellung dieselben Begünstigungen wie solche für die elektrische Ausstellung in Wien gewährt worden waren und nahm endlich die Errichtung eines Eisenbahn-Central-Abrechnungsbureaus in Budapest zur Kenntniss, welchem Bureau bereits alle Ungarischen und gemeinsamen, sowie die beiden Bosnischen Bahnen bezüglich des Ungarischen Verkehrs beigetreten sind.

Vorarlberger Bahn.

Die zum zweiten Male einberufene General-Versammlung dieser Bahn behandelte als ersten Punkt die Erhöhung des Anlagecapitals um 841 000 fl. durch Ausgabe von 4 205 Stück neuer Prioritätsobligationen zu verschiedenen durch die Eröffnung der Arlbergbahn nöthig werdenden Bauten. Es wurde dies genehmigt. Die übrigen Punkte betrafen die Erwerbung dieser Bahn durch den Staat. Der Verwaltungsrath theilte der General-Versammlung mit, dass er bei den Verhandlungen mit der Regierung bestrebt war, als Einlösungspreis die Bezahlung eines dem garantirten Anlagecapital entsprechenden Baarcapitalsbetrages zu erhalten. Die Regierung acceptirte diese Propositionen nicht und ist nur bereit, den Umtausch der Actien gegen innerhalb der Concessionsdauer rückzahlbare Eisenbahn-Schuldverschreibungen im gleichen Nominalbetrage mit einer festen von jedem Abzuge freien jährlichen Zinsrente von 5 pCt. Silber zu gewähren. Der Verwaltungsrath hielt sich da vor Augen, dass nach den Bestimmungen der Concession die Regierung nach dem Jahre 1899 berechtigt sei, die Bahn einzulösen, was eventuell unter viel ungünstigeren Bedingungen geschehen könnte. Nachdem ferner zur Verzinsung des erhöhten Gesellschaftscapitals ein jährliches Reinerträgniss von 7 910 fl. pro Kilometer erforderlich ist und es fraglich scheint, ob nach dem Jahre 1899 die Prosperität der Bahn eine derartige sein wird, um dieses Erforderniss abzuwerfen, glaubte der Verwaltungsrath im Interesse der Actionäre auf die Propositionen der Regierung eingehen zu sollen. Die Anträge, sowie die damit in Verbindung stehenden Statutenänderungen wurden hierauf ohne Debatte angenommen.

Eröffnung der Localbahn Schwechat-Mannersdorf.

Am 5. Januar d. J. fand die feierliche Eröffnung der Localbahn Schwechat-Mannersdorf statt. Dieselbe hat in Schwechat Anschluss an die Eisenbahn Wien-Aspang und an die Kaiserin Elisabeth-Bahn und wird mittelst Anschlusses an die erstere ihre Züge direct zwischen Mannersdorf und Wien resp. umgekehrt kursiren lassen. Es sind vorläufig in jeder Richtung zwei gemischte Züge für den Personen- wie für den Gütertransport eingerichtet, ausserdem ein Lastzug speciell für den Transport der aus den Steinbrüchen der Wiener Baugesellschaft bei Götzendorf gewonnenen Producte. Die Bahn ist eine eingeleisige Secundärbahn von 28,8 km Länge und hat folgende Stationen bezw. Haltestellen: Gross-Schwechat, Mannswörth, Fischamend, Klein-Neusiedl, Schwadorf, Margarethen am Moos, Götzendorf und Mannersdorf. Die Entfernung zwischen Mannersdorf und Wien beträgt, unter Einrechnung der Strecke Klein-Schwechat - Wien der Eisenbahn Wien-Aspang, 37,9 km. Die Eröffnung der Bahn für den öffentlichen Verkehr erfolgte am 6. Januar d. J.

K. K. Militärbahnen Banjaluka-Doberlin und Bosnabahn.

Die K. K. Militärbahn Banjaluka-Doberlin und die K. K. Bosnabahn werden häufig verwechselt, was zur Folge hat, dass die Lieferfrist in solchen Fällen regelmässig bedeutend überschritten wird, und sowohl diesbezüglich als auch rücksichtlich der erhöhten Transportgebühren Reclamationen hervorgerufen werden. Es ist demnach genau zu beachten, dass, obwohl diese beiden in Bosnien liegenden Bahnen dem K. K. Kriegsministerium unterstehen, dennoch jede für sich selbstständig ist und dieselben nicht in Verbindung miteinander stehen.

Warmes Mittagsessen auf Eisenbahnen.

Mit Bezug auf die in No. 90 und 95 dieser Zeitung Jahrgang 1883 enthaltenen Notizen, betr. warmes Mittagsessen auf Eisenbahnen, theilt uns die Generaldirection der Kaiser Franz-Josefbahn mit, dass auf ihren Linien seit Jahren ambulante Speiseservices in ähnlicher Weise wie in Stendal den Passagieren gegen vorherige Bestellung zum Preise von 1 fl. Oe. W. incl. eines Fläschchens Wein verabreicht werden.

Diese Einrichtung besteht bei allen zur Mittagszeit verkehrenden Courier- und Personenzügen in den Stationen G m ü n d, B u d w e i s, P i l s e n und W e s s e l y a. d. L. und wird dem reisenden Publikum durch eine Notiz im jeweiligen Fahrplanplacate bekannt gemacht.

Kohlentarif-Ermässigung der Nordbahn.

Wegen Einführung eines neuen Tarifes für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen nach den Stationen der Nordbahn und der Mährisch-Schlesischen Nordbahn fand in Breslau eine Conferenz der Königlichen Direction der Oberschlesischen Bahn mit den Vertretern der Oberschlesischen Steinkohlengruben statt. Als wesentliche Concessionen, welche die Nordbahn in der Tarifvorlage machte, sind zu bezeichnen: Kürzung der halben Expeditionsgebühr (2 kr.) von ihren Antheilen, Regulirung des Nordbahntarifes nach den sich aus der Olmützer Umkartirung ergebenden Unterbietungen, während die Oberschlesische Bahn für diesen Tarif diejenigen Tarifsätze einrechne, welche in dem mit Beginn dieses Jahrens zur Einführung kommenden Localkohlen-Ausnahmetarif zur Einstellung kommen. Diese Einheitstaxen betragen bis zu Entfernungen von 75 km 2,95 ₰ etc., ausserdem noch 6 ₰ Expeditions- und 0,5 ₰ Verschiebungsgebühr für 100 kg. Die genannten Concessionen der Nordbahn sind im Vergleiche zu den bestandenen Tarifen ziemlich beträchtlicher Natur.

Ernennung des Generaldirectors Schüler der Südbahn zum Herrenhaus-Mitgliede.

Diese Ernennung begegnet allseitig den wärmsten Sympathien, welchen die meisten Blätter, voran die „N. Fr. Pr.", in einer längern Biographie desselben Ausdruck verleiht, der wir einige Daten entnehmen: „Schüler war im Gefolge jener Franzosen nach Oesterreich gekommen, welche durch den Verkauf der dem Staate gehörigen Bahnen unter Bruck und bei der Bildung der Oesterreichischen Staatsbahngesellschaft nach Oesterreich gezogen wurden. Zur Südbahn übertretend hat er als Verkehrsdirector das Bureau geschaffen, durch welches die Südbahn trotz der Gebirgszüge, die sie zu überschreiten hat, und trotz der Hindernisse, welche die Natur ihrem Betriebe entgegengesetzt, eine so ausgezeichnete Stellung unter den Oesterreichischen Eisenbahnen einnimmt. Am 1. Juli 1878 wurde Schüler an Stelle Bontoux' zum Generaldirector der Südbahn ernannt, und es ist bekannt, mit welchen Schwierigkeiten diese Unternehmung zu jener Zeit zu kämpfen hatte. Die Südbahn war mit einer schwebenden Schuld belastet, der Vertrag von Basel nicht ausgeführt; Differenzen, welche sich auf Millionen beliefen, bestanden mit der Italienischen Regierung, der Coupon der Prioritäten musste gekürzt werden, die Steuerfrage war ungelöst, die Actionäre hatten seit Jahren keine Verzinsung ihres Capitals erhalten. Jedermann weiss, wie

Schüler diese Schwierigkeiten überwand, wie er den Ausgleich mit Italien zu Stande brachte, die Südbahn, trotz der Ungunst der Regierung in der Steuerfrage, mindestens so weit es die Verhältnisse gestatteten, wieder rangirte, wie er ihren Betrieb mustergiltig gestaltete und das schwierige Verhältniss zur Ungarischen Regierung ordnete. — Im Verein mit den Eisenbahndirectoren Czedik und Engerth, welche schon früher ins Herrenhaus berufen wurden, wird Schüler auch zum Berather der vielen Eisenbahnfragen werden, welche jetzt die Oesterreichische Legislative beschäftigen sollen.“

Statistik pro 1881.

Fast zu gleicher Zeit mit den statistischen Mittheilungen pro 1882, aus welchen wir einen ausführlichen Auszug bezüglich der hauptsächlichen Betriebsergebnisse an anderer Stelle brachten*), gingen uns die vom statistischen Departement im K. K. Handelsministerium zu Wien und vom Königlich Ungarischen statistischen Landesbureau in Budapest bearbeiteten und herausgegebenen „Statistischen Nachrichten über die Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie für das Betriebsjahr 1881“ zu. Mit Rücksicht darauf, dass ein Theil der Angaben bereits zu Anfang des Vorjahres nach Veröffentlichung der offiziellen statistischen Mittheilungen pro 1881 in diesem Blatt Aufnahme fand (cfr. No. 3 pro 1883, S. 22), und dass einzelne Hauptdaten bei Besprechung der 1882er Ergebnisse behufs Vergleichung mitangegeben sind, dürfen wir von einer ausführlichen Besprechung Abstand nehmen, halten es jedoch für geboten, eine übersichtliche Zusammenstellung der Hauptergebnisse zu geben. Wir halten uns dabei an die in vorbezeichnetem Werk angenommene Reihenfolge der Resultate pro 1881.

Erweiterung des Netzes um 412,6 km. Betriebslänge 18 808 km, davon 1 763 km zweigeleisig, ausserdem Schleppbahnen 746 Stück normalspurige mit 681 km und 42 schmalspurige mit 117 km Länge. Verwendetes Anlagecapital 3 064 583 320 fl., pro Kilometer 161 908 fl.; subventionirt 525 km mit 9 700 000 fl. an rückzahlbaren und 13 000 000 fl. an nicht rückzahlbaren Beträgen. Betriebsmittel 3 567 Locomotiven, 7 378 Personen-, 1 802 Gepäck- und 77 924 Güterwagen. Gefahren wurden 75 344 508 Locomotiv- und 3 174 420 970 Wagenachskm, 2 046 181 746 Personenkm (pro Person 47,78 km und pro Kilometer Betriebslänge 110 887), vom Frachtgut 5 419 854 793 tkm (pro Kilometer Betriebslänge 295 616). Betriebseinnahmen: Personen 45 890 797 fl. (pro Kilometer Bahnlänge 2 497 fl.), Gepäck 1 904 541 fl., Güter 167 008 466 fl. (pro Kilometer Bahnlänge 9 091 fl.), zusammen 218 978 599 fl. (pro Kilometer Bahnlänge 11 920 fl.). Betriebsausgaben: Allgemeine Verwaltung 5 408 462 fl., Bahnerhaltung etc. 32 764 029 fl., Verkehrsdienst 34 452 302 fl., Zugförderung etc. 27 820 639 fl., überhaupt 100 724 052 fl. oder 45,90 pCt. der Roheinnahme. Gesammtausgabe 126 940 737 fl. bei einer Gesammteinnahme ad 267 694 448 fl., somit Betriebsüberschuss 140 753 711 fl. und nach Verzinsung, Tilgung, Rücklage etc. ein gesammter Ueberschuss von 5 851 413 fl.

Gesammter Stand von: Reservefonds 26 859 138 fl., Erneuerungsfonds 13 939 769 fl., Pensionsfonds 35 635 269 fl., Kranken- und Unterstützungsfonds 2 106 267 fl.

Gesammtzahl der Verspätungen von Zügen mit Personenbeförderung 11 378 (incl. 4 111 Uebertragungen), Entgleisungen 332, Zusammenstösse 113, sonstige Betriebsstörungen 193; durch Unglücksfälle wurden getödtet: 5 Reisende, 77 Beamte und Arbeiter, 113 fremde Personen; verletzt: 18 Reisende, 286 Beamte und Arbeiter, 86 fremde Personen. Achsbrüche werden 66 und Achsanbrüche 1 360 aufgezählt. Die Anzahl der Beamten und Diener betrug 53 344 und deren Bezüge 41 491 641 fl.

Börsenbericht und Coursnotiz.

Die Stimmung war eine unentschiedene. Verstaatlichungsbahnen, wie Franz Josef (201,75), Rudolf (175,10), Siebenbürger (170), Donau-Drau (170), waren gesucht; weiter gewann Carl-Ludwig (288,25) wegen der günstigen Abmachungen mit den Russischen Bahnen; Nordwest (184,75) und Elbethal (196,50) blieben stationär, trotz der Gerüchte über die Ausgabe der neuen Prioritäten. Nordbahn gab dagegen wieder etwas ab, während Staats- (310,50) und Südbahn (139,25) ohne bekannte Ursache etwas schwächer waren.

Simplon-Durchstich.

Aus der Westschweiz wird der „A. Z.“ vom 7. Januar berichtet: Herr Amadeus Marteau, der auf Veranlassung des Französischen Ministeriums Freycinet im Herbst 1882 ein Gutachten zu Gunsten des Simplon-Durchstiches abgegeben hatte („Allg. Ztg.“ 1882 No. 264), hat nun in einem zweiten Gutachten an die Französische Regierung, gestützt auf die seitherigen Erfahrungen über den Gotthardverkehr, einen neuen Mahnruf an Frankreich zur Erstellung der Simplon Linie gerichtet. Er findet seine Voraussagung, dass die Gotthardbahn dem Deutschen Verkehr auf Kosten des Französischen einen unermesslichen Vortheil bringen werde, vollkommen bestätigt. Italien werde in naher Zeit seine Bedürfnisse aus oder durch Deutschland beziehen, und Frankreich werde aufhören, in Italien sein Absatzgebiet zu sehen; es sei daher dringend nöthig, aus der bisherigen Unthätigkeit herauszutreten. „Die Handelshäuser Deutschlands“, sagt Marteau, „haben in allen wichtigeren Städten Italiens Filialen errichtet, und umgekehrt hat sich eine grosse Zahl Italienischer Agenten in Deutschland niedergelassen, beide mit der Absicht und mit Erfolg, den directen Waarenabsatz und den Transit für sich zu monopolisiren. Ursprünglich war der Personenverkehr auf der Gotthardbahn zu 260 000 Reisenden, der Waarenverkehr zu 390 000 t veranschlagt, letzterer zur Hälfte als internationaler Transit. Das erste Betriebsjahr vom Juli 1882 bis dahin 1883 zeigte aber eine Reisendenzahl von 963 000 Personen und an Gütern über 400 000 t, welche eine Einnahme von 42 000 bis 43 000 Franken pro Kilometer ergaben. Dieses günstige Ergebniss gleich im ersten Jahre nach der Eröffnung droht die Montcenis-Linie, auf welche Frankreich für seinen Italienischen Verkehr angewiesen ist, zu ruiniren. Schon ist deren Einnahme im Jahre 1882 um 158 000 Frcs. gefallen, und alles zeigt, dass wir noch nicht an der Grenze des Ausfalles angelangt sind. Aehnlich verhält es sich mit allen anderen Linien, besonders der Paris-Lyon- und Mittelmeer-Bahn, welche insgesammt eine Abnahme des Verkehres über den Montcenis constatiren“. Es sei daher geboten, dass Frankreich im Interesse seines Handels und seiner Industrie einen billigeren und directeren Weg baue, als derjenige vom Gotthard und vom Montcenis sei, und dies sei der Simplon, dessen Durchbohrung, weil die Vorstudien bereits beendigt seien, binnen kurzer Frist in Angriff genommen werden könne. Der Patriotismus der Franzosen werde das nöthige Capital wohl bald beschafft haben. Der Missstand der billigeren Deutschen Löhne müsse in Frankreich durch billigere Transportmittel ausgeglichen und dieses Opfer dürfe den zunächst betheiligten Linien zugemuthet werden. Herr Marteau hält also daran fest, dass nicht der Staat die Fonds liefere; statt sie aber, wie früher, einzig der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn unter Staatsgarantie aufzubalsen, appellirt er an den Patriotismus auch der Französischen Capitalisten. Ob dieser neue Ausweg die Angelegenheit aus der Sackgasse, in welche sie, zumal in Frankreich, verfahren ist, werde ziehen können, ist zu bezweifeln. Dem ersteren hatten wir schon früher in diesem Blatte ein ungünstiges Horoscop gestellt und die Zeit hat uns insofern wenigstens Recht gegeben, als die Ausführung des Simplon-Projectes bis jetzt um keinen Punkt näher gerückt ist. In der Schweiz ruht die Frage, in Italien ist sie ganz erkaltet und in Frankreich ist man noch nicht einmal über den Nutzen, die Zweckmässigkeit und Ausführbarkeit des Simplon-Durchstiches im Reinen. Die Freunde des Montblanc, und deren zählt Frankreich eine grosse Zahl, bezeichnen ja den Simplon-Weg als den Ruin von Frankreichs Weltverkehr. Daneben sind die politischen Bedenken und territoriale Interessen ganzer Provinzen mit im Spiele, die sich seit der Reihe von Jahren, in denen die Sache besprochen wird, nicht zu Gunsten des Simplon geändert haben.

*) Siehe No 5 S. 58

Belgien.

Vicinalbahnen Charleroi-Gilly-Montigny.

Eine am 5. December v. J. stattgehabte ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre genehmigte u. A. die Verlegung des Sitzes der Gesellschaft von Brüssel nach Charleroi.

Tramways in Frankreich.

Das „Journal officiel“ veröffentlichte eine Statistik der Ergebnisse aus dem Betriebe der Französischen Tramway-Unternehmungen während der drei ersten Quartale des verflossenen Jahres.

Im Allgemeinen haben sich diese Unternehmungen als lohnend erwiesen, da sie vom ersten Jahre ab dem Anlagecapital eine Verzinsung boten und zwar eine mitunter ganz bedeutende, wodurch sich die ungemeine Ausbreitung dieser Verkehrsmittel in den letzten Jahren rechtfertigt. Die Gesammtlänge der Tramways betrug ultimo September 1883 625,6 km.*)

*) Ende 1882 betrug die Gesammtlänge 527 km, cfr. No. 98 S. 1328 pro 1883. Die Red.

Tramways	Länge km	Kosten der ersten Anlage pro Kilometer Frcs.	Jahres-Verzinsung pro 1883 ungefähr pCt.
Marseille	24,4	313 394	7,20
Bordeaux	39,2	81 930	27,70
Béziers	16,0	46 232	1,60
Tours	5,2	147 698	3,30
Nantes	6,1	258 856	3,30
Orléans	6,1	123 195	0,90
Reims	7,6	154 532	—
Nancy	8,5	132 176	8,50
Cambrai-Catillon	35,5	68 600	3,80
Dunkerque	2,9	83 799	24,00
Lille	63,9	160 356	2,50
Roubaix-Tourcoing	28,8	199 460	2,70
Valenciennes	10,7	110 019	10,70
Boulogne s/mer	2,7	78 475	—
Calais-Guines	14,4	96 618	7,10
Lyon	43,6	206 171	9,00
Paris, Compagnie des Omnibus	115,2	294 600	3,20
„ Tramways du Nord	63,8	314 313	3,30
„ „ du Sud	71,1	252 282	4,20
Havre	11,2	193 640	11,80
Rouen	27,5	180 185	3,90
Rueil-Marly	9,2	unbekannt	unbekannt
Sèvres-Versailles	8,9	95 794	—
Villiers-le-Bel	3,1	80 854	5,20

Aus Spanien.

Madrid-Saragossa-Alicante.

Die Generalversammlung vom 5. Januar cr. hat den Verkaufsvertrag bezüglich der Linie Aranjuez (49 km von Madrid) nach Cuenca in der Länge von 152 km genehmigt; die verkaufende Gesellschaft tritt die Linie als gänzlich vollendet und völlig schuldenfrei für einen Gesammtpreis von 12 500 000 Pes., also etwa 82 000 Pes. pro Kilometer, ab.

Die Käuferin, Eisenbahn-Gesellschaft Madrid-Saragossa, wird gleichzeitig mit Rücksicht auf diese Ausdehnung 60 000 Stück 3procentiger Obligationen à 500 Pes. ausgeben, welche als erste Hypothek auf der Linie Aranjuez-Cuenca lasten.

Portugal.

Beïra-Baïxa und Torres Vedras-Figueira.

Der provisorische Vertrag mit der Compagnie Royale des chemins de fer Portugais bezüglich der Concession zum Bau und Betrieb der Linie Beïra-Baïxa wird amtlich publicirt. Die vom Bedingnissheft festgesetzte Baufrist von 4 Jahren fängt erst mit dem Datum des definitiven Vertrages an, welcher nach Genehmigung des gegenwärtigen provisorischen Vertrages durch die Cortes zu unterzeichnen ist; indessen hat die Gesellschaft die Absicht, die Linie schon binnen kürzerer Frist für den Verkehr zu eröffnen.

Gleichzeitig wird der die nämliche Eisenbahngesellschaft betreffende definitive Vertrag bezüglich des Baues und Betriebes einer Eisenbahn von Torres Vedras nach Figueira und nach Alfarellos veröffentlicht. Diese Eisenbahn (von Torres ausgehend und die Fortsetzung der eben in Bauangriff genommenen Linie Lissabon-Torres bildend) soll eine möglichst directe Verbindung der beiden Häfen Lissabon und Figueira vermitteln. Dieselbe war der vorgenannten Königlichen Gesellschaft bereits bewilligt worden, wogegen seitens der Eisenbahngesellschaft von Ober-Beïra bei der Regierung Einspruch erhoben wurde mit der Behauptung, „dass Figueira ihre Lebensbedingung sei und der Bau einer Linie Torres Vedras-Figueira ihre eigenen Concessionsbedingungen verletze". Die Angelegenheit blieb in Folge dessen in der Schwebe. Erst neuerdings hat die „Ober-Beïra" ihren Widerstand aufgegeben und so den definitiven Vertragsabschluss möglich gemacht.

Während die beiden Gesellschaften sich über diese Frage wie über entsprechende Abfindung einigten, schlossen sie zugleich einen Vertrag unter sich bezüglich der Zweigbahn von der Stadt Coimbra nach der gleichnamigen Station der Linie Lissabon-Porto; den Bau und Betrieb derselben hatte die Gesellschaft von Ober-Beïra übernommen und nunmehr an die Compagnie Royale des chemins de fer Portugais abgetreten, welche sich anheischig macht, diese Linie binnen 18 Monaten für den Verkehr zu eröffnen.

Ober-Beïra.

Der Verwaltungsrath theilte den Obligationsinhabern mit, dass die Verbindung der Linien von Ober-Beïra mit dem Spanischen Bahnnetz während des Jahres 1884 vollendet sein wird, was unzweifelhaft dem Verkehr aufhelfen werde.

Afrika.

Portugiesische Colonien.

Die Portugiesische Regierung hat Herrn Mac Murdo zu London, vertreten durch Herrn J. Burnay in Lissabon, den Bau einer Eisenbahnlinie mit Telegraphenleitung vom Hafen von Lourenço Marques bis zur Grenze des Transvaallandes concessionirt; in Form einer Subvention bewilligte sie dem Genannten einen Terrainstreifen von 500 m zu jeder Seite des Geleises und 100 000 ha Grund und Boden in den Bezirken von Lourenço und Inhamhame. Das Geleise soll eine Spurweite von 1,06 m erhalten. Für die zum Bahnbau bestimmten Materialien wird Steuerfreiheit auf 15 Jahre bewilligt; die Länge der Bauzeit beträgt 3 Jahre und der Betrag der provisorisch hinterlegten Caution 5 000 £.

Die vom Concessionär zu bildende Gesellschaft muss sich innerhalb 6 Monaten constituirt haben.

Literatur.

„Der Compass". Es liegt uns eine neue Ausgabe dieses anerkannt vortrefflichen finanziellen Jahrbuchs für Oesterreich-Ungarn, der Jahrgang 1884 vor, der 17. seit dem Bestehen des Werkes, herausgegeben von S. Heller, in Wien bei der Alfred Hölder'schen Buchhandlung erschienen. Subscriptionspreis 4 fl. Oe. W., Ladenpreis 5 fl. Oe. W. Die gegenwärtige Systematik in der Eintheilung und Bearbeitung des Stoffes hat sich, wie in der Vorrede bemerkt wird, seit mehreren Jahren so bewährt, dass hierin eine Aenderung kaum mehr räthlich ist; Verbesserungen und Ergänzungen innerhalb des gegebenen Rahmens finden dagegen von Jahr zu Jahr statt. So ist die Ausgabe für 1884 wieder um fünf Bogen stärker. Die statistischen Beiträge sind vermehrt worden; auch ist es der Redaction gelungen, eine beträchtliche Anzahl von Industrie-Gesellschaften, welche sich bisher beharrlich passiv verhielten, zur Mittheilung der sie betreffenden Daten zu veranlassen, und gewinnt dadurch die Statistik der Industrie-Gesellschaften wesentlich an Vollständigkeit. Eine beträchtliche und werthvolle Vermehrung haben diesmal auch die „Nachträge" erfahren, welche bis zum 20. November v. J., also bis auf die neueste Zeit, fortgeführt werden. Der „Compass" pro 1884 enthält die zum grössten Theile sehr detaillirte Darstellung von 1 706 bestehenden Gesellschaften in Oesterreich-Ungarn und überdies ein ziemlich erschöpfendes Verzeichniss der in Liquidation oder in Concurs befindlichen, sowie der gelöschten, neu concessionirten und projectirten Unternehmungen. Die Darstellung der Oesterreichischen Unternehmungen umfasst 951 (+ 89 gegen den vorjährigen „Compass"), der Ungarischen 703 (+ 96), der Croatisch-Slavonischen 52 (+ 6). Nach den Zwecken, welche die verschiedenen Unternehmungen verfolgen, theilen sich dieselben in 188 active Banken und Creditinstitute, 15 in Liquidation und 4 gelöschte, 729 Sparcassen, 160 Creditgenossenschaften, Vorschussvereine etc., 73 active Eisenbahn-Unternehmungen; ferner 11 im Bau begriffene, 24 concessionirte und 140 projectirte Eisenbahnen, 11 active und 2 in Liquidation befindliche Dampfschifffahrts-Gesellschaften, 11 Pferdebahn- und Omnibus-Unternehmungen und 8 verschiedene Verkehrsanstalten. Von Versicherungs-Gesellschaften sind angeführt: 59 in Activität, 4 in Liquidation, 2 in Concurs und 2 gelöscht; ferner 51 Repräsentanten ausländischer Assecuranzen in Wien. Baugesellschaften giebt es 39 active, 8 in Liquidation und 4 gelöschte, Industrie-Gesellschaften 377 in Activität, 26 in Liquidation, 3 in Concurs und 11 gelöschte.

Einer besonderen Empfehlung bedarf das treffliche Werk nicht mehr, welches Dr. Engel als „ein wahrer Compass auf dem mehr und mehr sich ausdehnenden Gebiete der Capital-Association" mit Recht bezeichnet.

Prochaska's Neue Eisenbahnkarte von Oesterreich-Ungarn (1 fl.) ist wie alljährlich so auch für 1884 pünktlich in den ersten Tagen des Januar erschienen. — Die Karte hat bereits 14 Jahrgänge und in diesen 51 Auflagen erlebt — eine bessere Empfehlung, als diese einfachen Zahlen geben, kann derselben kaum ausgestellt werden.

Unbedingte Verlässlichkeit, Ergänzung und Berichtigung bis auf den Stand zu Beginne des Jahres sind auch für die 1884er Ausgabe der Prochaska'schen Eisenbahnkarte von Oesterreich-Ungarn nachzurühmen, die überdies, was den Druck und die ganze Ausführung betrifft, in jeder Beziehung tadellos ist. Allen, die über die Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen sicher orientirt sein wollen, kann diese Karte bestens empfohlen werden.

Die Stenographie im Dienste der Eisenbahnen.

Vom Vorsitzenden des Stolze'schen Stenographen-Vereins dahier erhalten wir folgende Zuschrift:

Geehrte Redaction!

Gestatten Sie mir auf den in No. 2 Ihrer geschätzten Zeitung enthaltenen kleinen Artikel, betreffend „Die Stenographie im Dienste der Eisenbahnen" eine kurze Erwiderung.

Der Herr Verfasser befürwortet die allgemeine Verwendung des Gabelsberger'schen Systems im Eisenbahndienst und zwar mit Rücksicht auf sein bedeutendes zahlenmässiges Uebergewicht gegenüber allen anderen Systemen und auf seine officielle Einführung an den höheren Lehranstalten in Bayern, Sachsen und Oesterreich. Ein Beweis für die grössere Brauchbarkeit der Gabelsberger'schen Stenographie gegenüber anderen ist damit nicht geliefert, denn die grosse Anhängerzahl der Gabelsberger-schen erklärt sich eben aus der staatlichen Begünstigung, die ohne jede Prüfung der concurrirenden Systeme stattgefunden hat, in Bayern und Oesterreich sogar schon zu einer Zeit, als das Stolze'sche System dort noch so gut wie gar nicht bekannt war. In Preussen und der Schweiz, den beiden grösseren Ländern Deutscher Nationalität, in welchen alle Systeme sich gleichberechtigt gegenüberstehen, hat sich das Stolze'sche System in seiner seit 1872 bedeutend vereinfachten Gestalt einen weit grösseren Anhang erworben als irgend ein anderes, und es dürfte sich für den Unterricht an Eisenbahn-Beamte, ganz abgesehen von seinen hier nicht zu erörternden inneren Vorzügen, schon deshalb mehr eignen, weil es bedeutend einfacher ist als das Gabelsberger'sche System und deshalb viel schneller gelernt und angewandt werden kann, ein Umstand, der namentlich bei denjenigen in Betracht kommt, die erst im Leben selbst und nicht schon auf der Schule sich die Kenntniss dieser Schriftform aneignen können. Der Unterzeichnete hat es deshalb mit besonderer Freude begrüsst, dass die Königliche Eisenbahndirection in Berlin für ihre Beamten Kurse nach Stolze'schem System ertheilen lässt, und erklärt sich bereit, um auch an denjenigen Orten, an welchen keine Stenographielehrer vorhanden sind, den Eisenbahnbeamten zur Erlernung der Stenographie Gelegenheit zu geben, unentgeltlichen brieflichen Unterricht zu ertheilen, bei welchem den Theilnehmern keine weiteren Bedingungen auferlegt werden, als diejenigen, die Kosten für das Lehrbuch (1 ℳ) zu tragen und jedem ihrer Uebungsbriefe (in Summa 13) eine Freimarke zur Antwort beizulegen.

Max Bäckler,
Vorsitzender des Stolze'schen Stenographen-Vereins
zu Berlin SO., Engelufer 6.

Miscellen.

Elektrische Schrift in China.

Entsprechend den Eigenthümlichkeiten der Chinesischen Sprache bedeutet jedes Zeichen keinen Buchstaben, sondern ein Wort. Solcher Worte giebt es 6 000 Stück. Die Dänische Telegraphencompagnie (The Great Northern), welche die neuen Chinesischen Linien betreibt, hat nun für jedes dieser 6 000 Worte eigene Clichés schneiden lassen, deren eines Ende das Wort und Facsimile und das andere Ende eine demselben vindicirte Nummer enthält.

Der Telegraphist setzt nun, statt der in Schriftzeichen empfangenen Worte, ihre Nummern und übermittelt letztere als Depesche, die dann umgekehrt von der Empfangsstation wieder dechiffrirt wird.

Uhrmeldung für die Eisenbahn-Normalzeit in Amerika.

Nachdem in Amerika die Eisenbahn-Normalzeit eingeführt ist, wird auf automatischem Wege von der Sternwarte zu Washington die Normalzeit täglich nach allen Hauptstationen übermittelt. Zu diesem Zwecke löst der Pendel der Normal-Sternwartenuhr, welche die mittlere Zeit des 75. Meridians zeigt, mittelst elektrischen Contactes um 11 Uhr 56 Min. und 45 Sec. einen Wecker aus, der Secundenschläge giebt und bis genau 12 Uhr 0 Min. 0 Sec. tönt. Durch ausgelassene Schläge werden die Minuten markirt.

Statistisches über den Weltpost-Verein.

Der Jahresbericht des Weltpost-Vereins pro 1882, welcher von dem Internationalen Bureau in Bern herausgegeben ist, weist nach, dass in Amerika die grösste Zahl von Postanstalten und zwar 45 512 Expeditionen und Bureaus vorhanden sind; berücksichtigt man aber das Verhältniss der Anzahl der Postanstalten zu der der Einwohner, so nimmt die Schweiz die erste Stelle (mit einer Anstalt auf je 985 Personen) ein.

In der Zahl der Briefe steht Grossbritannien mit 1 229 354 800 Stück in erster Reihe, dann folgen die Vereinigten Staaten mit 1 046 107 348 und darauf Deutschland mit 563 225 700 Briefen. Die grösste Zahl von Postkarten wurde in Amerika versandt; legt man aber das Verhältniss der versandten Briefe und Postkarten zur Zahl der Einwohner zu Grunde, dann ergiebt sich folgende Ordnung: Grossbritannien (38,7), Vereinigte Staaten von Amerika (27,3), Schweiz (19,9), Deutschland (15,8).

Zeitungen wurden in Amerika in grösster Zahl versandt (852 180 792), dann folgen Deutschland (439 089 900), Frankreich (320 188 636) und Grossbritannien (140 789 100).

In Bezug auf die Einnahmen steht Deutschland mit 205 324 215 Frcs. (wohl Dank der unentgeltlichen Leistungen der Eisenbahnen — Bemerkung des Referenten) obenan, den zweiten Platz nehmen in dieser Beziehung die Vereinigten Staaten von Amerika mit 194 630 444 Frcs. ein, dann folgt Grossbritannien mit 175 690 000 Frcs. („Scientific American" 1. Dec. 1883.)

Erfinder und Erfindungen.

(„Scientific American" 24 Nov. 1883.)

Der Ursprung der Erfindungen jeglicher Art liegt meistens sehr weit zurück; die erste Idee, geboren in einem häufig unbekannten Kopfe, wird von einem Anderen aufgegriffen, erleidet noch vielfache Metamorphosen und kommt zuletzt, vielleicht erst nach mehreren Jahrhunderten zu practischer Vollkommenheit. Wem aller bei der Sache Vorbetheiligten das Verdienst der Erfindung gebührt, kann meistens nicht festgestellt werden, in vielen Fällen sind Alle gleich betheiligt.

Oft aber auch entspringt dem Genie eines Einzelnen eine neue wichtige Erfindung mit allen ihren Vollkommenheiten und Consequenzen und wird dieselbe Jahrhunderte lang in ursprünglicher Form von der Welt ausgebeutet; dieses sind aber immer die seltneren Fälle, meistens hat eine Erfindung viele Stadien zu durchlaufen, ehe sie sich im practischen Leben einbürgern kann.

Sieht man zurück in der Geschichte der mechanischen Erfindungen, so findet man auch vollständig vollendete Erfindungen plötzlich wieder spurlos verschwinden und Jahrhunderte lang vergessen, dann werden sie von Neuem erfunden, verbessert und eingeführt.

Viele Erfindungen sind thatsächlich zu früh gemacht, der Boden für dieselben war noch nicht reif und fehlten die Zwischenmittel, um sie auszunutzen. Louis Napoleon sagte von denselben sehr richtig: „Erfindungen, die vor ihrer Zeit geboren werden, müssen so lange ungenützt bleiben, bis der allgemeine Intellect sich so gehoben hat, dass jene Erfindungen verstanden werden können."

Deshalb ist Misserfolg so häufig das Loos der Erfinder, die ihrer Zeit voran waren, und viele der grössten Capacitäten sind im Elend gestorben, bevor ihre Verdienste anerkannt werden konnten. Selbst im Falle, dass das Umgekehrte der Fall ist und eine Erfindung reussirt, hat der Erfinder noch unter Malice, Missgunst und Neid und namentlich unter der Angabe zu leiden dass ein Plagiat vorliege und der Erfinder die Sache gestohlen habe.

Auch bezüglich der Erfindungen trifft Salomo's des Weisen Spruch zu: „Alles was gewesen ist, ist das was kommen wird, nichts Neues giebt es unter der Sonne."

Die wichtigste Erfindung ist unstreitig die der Verwendung des Dampfes, sie war schon bei den Alten bekannt, aber nur zu Spielereien und Zaubereien benutzt. Erst nach Experimenten und Studien während mehrerer Jahrhunderte wurde das eigentliche Wesen der Dampfkraft erkannt und die Dampfmaschine erfunden.

Der Mönch Bacon, welcher im 13. Jahrhundert lebte, hat mit den folgenden beachtenswerthen Worten das Wesen der Dampfkraft, Locomotiven, hydraulischen Maschinen und Luftballons vorausgesagt: „Ich will nur der wundervollen Werke der Kunst und Natur Erwähnung thun, bei denen keine Spur von Magie in Frage kommt und die diese nicht ausführen kann. Instrumente und Apparate werden erfunden werden, mit denen Schiffe schneller fahren können, wie bei bester Beseglung im günstigsten Winde; Fuhrwerke werden construirt werden, die ohne Pferde in kürzester Frist grosse Wege zurücklegen; Flugmaschinen werden die Luft durchschneiden und Taucherapparate den langstündigen Aufenthalt auf dem Grunde des Meeres ermöglichen." (Aldebaran, in the „American Artisan".)

Eisenlager in New-Seeland.

Die ausserordentlich ausgedehnten und reichen Eisenerzlager in New-Seeland bestehen aus Quarzsand und reinen Eisenkörnern. Zur Verhüttung dieser Erze müssen sie vorher mechanisch vom Sande getrennt werden. Das Gouvernement von New-Seeland hat eine Prämie von 1 000 £ für die beste Lösung dieser Separationsfrage ausgeschrieben. Die offenbar durch Anschwemmung angehäuften, Bäume und Steine einschliessenden Eisensandlager sind so mächtig, dass die Magnetnadeln ansegelnder Schiffe davon abgelenkt werden.

Am besten zur Trennung des Eisens vom Sande hat sich die Methode bewährt, die Separationssiebe bald magnetisch, bald unmagnetisch zu machen. Im ersteren Falle bleiben die Eisenkörner am Siebe haften, während der Sand herabfällt.

Haftpflicht.

v. O. **Eigenes Verschulden des Unterhaltsberechtigten schliesst den Ersatzanspruch aus dem R.-Haftpflichtgesetz ebenso wenig aus, als der Erbanfall desjenigen Vermögens an die Unterhaltsberechtigten, aus dem ihnen der Getödtete bei seinen Lebzeiten Unterhalt gewährte** — § 3 R.-H.-G. — Aus den Entscheidungsgründen: „Der Hüfner R. ist beim Betriebe einer Eisenbahn der Beklagten getödtet und von den Klägern, seiner Ehefrau und Kindern, welchen er aus seinem Hüfnergute und 12 000 ℳ Capitalvermögen Unterhalt gewährt hatte, beerbt. Der Berufungsrichter erkennt denselben nach § 3 No. 1 des R.-Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 den vollen Ersatz dieses

Unterhalts ohne Rücksicht auf das ererbte Vermögen zu, indem er ausführt, der Getödtete sei auch ohne die Voraussetzung ihrer Bedürftigkeit verpflichtet gewesen, sie zu unterhalten, es erscheine daher ebenso wenig von Belang, ob sie ihr Vermögen von ihm geerbt haben und ob dieses zu ihrem Unterhalte ausreiche. Diese Erwägung verletzt nicht die bezeichnete Vorschrift, nach welcher der zum Unterhalt Berechtigte im Falle der Tödtung des Verpflichteten insoweit Ersatz fordern kann, als ihm in Folge des Todesfalles der Unterhalt entzogen ist. Denn die Entziehung desselben liegt schon darin, dass die Gewährung von Unterhalt seitens des Getödteten wegfällt. Wie daher eigenes Vermögen des Unterhaltsberechtigten den Ersatzanspruch desselben überhaupt nicht ausschliesst, so unerheblich ist es auch, dass er den Verpflichteten beerbt und dadurch gerade das Vermögen erworben hat, welches für diesen die einzige Einnahmequelle bildete, aus der von ihm der Unterhalt gewährt wurde. Es kann hierauf um so weniger etwas ankommen, als der Berechtigte nicht für den thatsächlich bezogenen, sondern für denjenigen Unterhalt Ersatz zu beanspruchen hat, welcher ihm gesetzlich gewährt werden musste." (Erk. d. V. Civilsen. d. Reichsgerichts vom 27. October 1883 i. S. Berlin-Anhalt. Eisenbahn w. d. Erben R. in L.; Braun u. Blum, Annalen Bd. VIII S. 503 flg.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Güterverkehr.

Mit dem 1. Februar 1884 tritt zum Tarife für den Verkehr zwischen den **Braunschweigischen** Stationen einerseits und denjenigen der Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirke **Berlin, Bromberg,** incl. der **Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,** sowie der **Oberschlesischen Bahn** andererseits vom 1. August 1882 der Nachtrag VI in Kraft.

Derselbe enthält anderweite Entfernungen für die Stationen Colberg, Degow und Fritzow des Bezirks Bromberg und neue Entfernungen für die Stationen Heidersdorf, Karschau und Kurtwitz der Oberschlesischen Bahn, sowie Berichtigungen.

Bromberg, den 11. Januar 1884. (185J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 1. März 1884 werden sämmtliche Ausnahmefrachtsätze unseres Localgütertarifs vom 1. April pr. für **Braunkohlen, Braunkohlenkokes und Braunkohlenbriquets** zwischen Station Kamenz einerseits und den auf Seite 178–180 an bezüglicher Stelle genannten Stationen unseres Bezirks andererseits aufgehoben, weil ein Verkehrsbedürfniss für die Beibehaltung dieser Ausnahmefrachtsätze nicht mehr vorhanden ist; an ihre Stelle tritt die mit Erhöhungen verbundene Frachtberechnung nach Specialtarif III.

Berlin, den 12. Januar 1884. (186)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Die Stationen München-Gladbach, München-Gladbach am Bökel und München-Gladbach am Speik des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrh.) werden vom 15. d. M. ab mit den um 0,04 ℳ pro 100 kg erhöhten Frachtsätzen der Station Neuss in den Ausnahmetarif 4 (Roheisen etc.) des **Rheinisch-Westösterreichisch-Ungarischen** Eisenbahnverbandes aufgenommen.

Köln, den 15. Januar 1884. (187)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrhein.).

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Für die Abfertigung von Gütern im Verkehr zwischen Elsass-Lothringischen u. Luxemburgischen Stationen einerseits und Ostschweizerischen Stationen andererseits mit Umexpedition in Waldshut, Schaffhausen, Singen und Konstanz kommt am 20. d. M. ein Tarif zur Einführung, welcher von unseren betheiligten Güterexpeditionen zum Preise von 0,60 ℳ bezogen werden kann.

Strassburg, den 13. Januar 1884. (188)
Kaiserliche General-Direction
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Im directen Verkehr zwischen den Hafenstationen Bremen, Geestemünde, Bremerhafen, Harburg, Hamburg einerseits und Wetzlar andererseits (Staatsbahnverkehr Hannover-Köln rechtsrh.), sowie im Verkehr der genannten Hafenstationen mit den Stationen Kinzenbach, Albshausen, Burgsolms, Braunfels, Stockhausen, Löhnberg, Weilburg und Guntersau (Staatsbahnverkehr Hannover-Frankfurt a/M.) treten mit dem 1. März d. J. für Eilgut, Stückgut und die Wagenladungsclasse B. in Folge erforderlich gewesener Tarifregulirungen erhöhte Frachtsätze in Kraft. Das Nähere darüber ist bei den Güterexpeditionen der genannten Stationen zu erfahren.

Hannover, den 14. Januar 1884. (189)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. März d. J. treten für den directen Güter- und Viehverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Hannover** zugleich für die **Hoyaer** und die **Warstein-Lippstadter Eisenbahn,** sowie Stationen der **Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahn** einerseits und Stationen:

a) des Eisenbahn-Directionsbezirks **Erfurt** und der **Gotha-Ohrdrufer Eisenbahn,**
b) der **Friedrichrodaer, Ilmenau-Grossbreitenbacher** und **Ruhlaer Eisenbahn,**
c) der Strecke **Grimmenthal-Suhl** des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg,
d) der **Nordhausen-Erfurter Eisenbahn,**
e) der **Saal-Eisenbahn,**
f) der **Weimar-Geraer Eisenbahn,**
g) der **Werra-Eisenbahn,** zugleich für Wernshausen-Schmalkalden,
h) der **Hohenebra-Ebelebener Eisenbahn**

andererseits, neue, neben theilweisen Erhöhungen nicht unwesentliche Ermässigungen enthaltende Tarife in Kraft.

Durch dieselben werden aufgehoben:

1. die Gütertarife

a) für den Verkehr zwischen Stationen der Directionsbezirke Hannover und Elberfeld vom 1. April 1882,
b) für den Norddeutschen Eisenbahnverband vom 1. Januar 1878,
c) für den Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verband vom 1. Januar 1878,
d) für den Berlin-Magdeburg-Halle-Casseler Verband vom 1. April 1878,
e) für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin und Oldenburg vom 15. Mai 1882,
f) für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Hannover und Berlin vom 15. Mai 1882,
g) für den Harz-Nordsee-Verband vom 1. Januar 1878,
h) für den Mitteldeutschen Verband vom 1. Januar 1881,
i) für den Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischen Verband vom 1. December 1881,
k) für den Hanseatisch-Ostdeutschen Verband vom 1. Juli 1883,
l) für den Rheinisch-Westfälisch-Thüringischen Verband vom 15. Juni 1878,

2. die Viehtarife

a) für den Verkehr zwischen Stationen der Directionsbezirke Hannover und Elberfeld etc. vom 1. Juni 1882,
b) für den Norddeutschen Verband vom 1. April 1880,
c) für den Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verband vom 1. Juli 1880,
d) für den Berlin-Magdeburg-Halle-Casseler Verband vom 1. Mai 1880,
e) für den Harz-Nordsee-Verband vom 1. Mai 1880,
f) für den Mitteldeutschen Verband vom 1. März 1880,
g) für den Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischen Verband vom 20. October 1882,
h) für den Rheinisch-Westfälisch-Thüringischen Verband vom 1. Mai 1880,

soweit diese Tarife und Nachträge sich auf den Güter- und Vieh- etc. Verkehr zwischen denjenigen Relationen beziehen, auf welche die neuen Tarife Anwendung finden.

Die Tarife sind demnächst in den Güterexpeditionen der betheiligten Bahnen käuflich zu haben.

Hannover, den 16. Januar 1884. (190)
Königliche Eisenbahndirection,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Güter-Verkehr. Am 1. Februar d. J. tritt ein neuer ermässigter Ausnahme-Tarif für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes, Braunkohlen etc. von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld, sowie von Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder und Aachen-Jülicher Eisenbahn nach Stationen der Königlich Bayerischen Staats-Eisenbahnen in Kraft. Preis 35 ₰. Der gleiche Ausnahme-Tarif vom 15. September 1881 nebst den hierzu erschienenen Nachträgen wird hierdurch aufgehoben.

Köln, den 16. Januar 1884. (191)
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische),
zugleich Namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

Stettin-Berlin-Thüringischer Verbands-Gütertarif. Der durch Nachtrag XIV zum rubricirten Verbands-Tarif zunächst bis zum Schlusse des Jahres 1883 eingeführte Ausnahmetarif für Langholz bleibt bis auf Weiteres bestehen.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Expeditionen.

Erfurt, den 14. Januar 1884.
Königl. Eisenbahn-Direction. (192)

Im Kursk-Königsberger Verbande via Brest-Grajewo ermässigen sich vom 13. Januar cr. n. St. ab die **Frachtsätze für Getreide etc.** in Wagenladungen von 10 000 kg von Kursk nach Pillau und Memel im Tarifnachtrag 8 auf 155,06 resp. 158,96 Rbl.

Bromberg, den 12. Januar 1884.
Königl. Eisenbahn-Direction. (193 J)

Vom 1. Februar 1884 neuen Stils ab tritt ein fünfter Nachtrag zum **Deutsch-Russischen Gütertarif** vom 1. Januar 1880 n. St. (2. Ausgabe) in Kraft, welcher Folgendes enthält:

1. Ergänzungen resp. Abänderungen der Bestimmungen des § 48 des Betriebs-Reglements und der Zusatzbestimmungen zu § 54 des Betriebs-Reglements,

2. Abänderungen der allgemeinen Tarifvorschriften sub B I 4 b „Sperrige Güter“,
3. Aufnahme neuer Stationen,
4. theilweise Ermässigung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs XIII A für Getreide etc.

Exemplare dieses Nachtrages können von den Verbandstationen käuflich bezogen werden.

Bromberg, den 11. Januar 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (194 J)

Vom 1. März cr. ab kommen im Verkehre zwischen den Elb-, Weser- und Emshafenstationen einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Köln (linksrheinisch) andererseits anderweite Controlvorschriften für Sprit- und Spiritustransporte zum Export zur Anwendung, welche gegenüber den zur Zeit bestehenden in einigen Punkten Erschwerungen in sich schliessen.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güter-Expeditionen, sowie in den Verkehrsbureaux der Königl. Eisenbahn-Direction zu Hannover und hier (links- und rechtsrheinisch) zu erfahren.

Köln, den 13. Januar 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (195)

Die für den Verkehr zwischen Stationen der Warstein-Lippstadter Eisenbahn einerseits und denjenigen Stationen der Eisenbahn-Directions-Bezirke Hannover, Elberfeld und Köln (rechtsrheinisch), deren Entfernung ab Lippstadt nicht über 100 km beträgt, andererseits bestehenden Tarifsätze der Special-Tarife A 2, I, II und III, sowie des Ausnahme-Tarifs für Holz werden vom 1. März cr. ab um je 0,015 *M.* pro 100 kg erhöht.

Hannover, den 12. Januar 1884.
Königl. Eisenbahn-Direction, Namens der betheiligten Verwaltungen. (196)

Grossherz. Badische Staatseisenbahnen. Für Holz des Ausnahmetarifs No. 1 werden im Badisch-Württembergischen Güterverkehre mit Wirkung vom 20. d. M. ermässigte Frachtsätze im Verkehre zwischen Gernsbach und einigen Württembergischen Stationen eingeführt. Auskunft ertheilen unsere Güterexpeditionen.

Karlsruhe, 15. Januar 1884.
Generaldirection. (197)

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 20. Januar cr. wird die Station Gand-Muide-Raccordement der Belgischen Staatsbahn mit den für die Station Gand (Rabot) gültigen Frachtsätzen in den Reexpeditions-Tarif für Flachs, Flachsheede und Werg, sowie für Hanf und Hanfheede vom 1. Mai 1883 aufgenommen.

Köln, den 19. Januar 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (198)

Vom 15. d. M. ab werden die Stationen Wörth a/M., Schwindegg und Marktleuthen der Bayerischen Staatsbahn in den **Bergisch-Märkisch-Bayerischen Güterverkehr** einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Güter-Expeditionen.

Elberfeld, den 15. Januar 1884.
Im Namen der Verbands-Verwaltungen:
Königl. Eisenbahn-Direction. (199)

Am 1. Februar l. J. tritt der Nachtrag I zu dem Ausnahmetarife für den **Transport von Rohzucker und Melasse** im Verkehre zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der Böhmischen Nordbahn und der Prag-Duxer Bahn einerseits und Belgischen Stationen andererseits vom 20. December 1883 in Kraft, welcher theilweise Ermässigungen der Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Böhmischen Nordbahn enthält.

Exemplare dieses Nachtrags können vom 18. d. M. an von den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Prag, am 15. Januar 1884. (200)
Die General-Direction der a. p. Buschtêhrader Eisenbahn.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Vom 18. cr. ab ist der Artikel „Kapselscherben“ in den Ausnahmetarif No. 4 (Steine, gebrannte) aufgenommen worden. Bezüglich der Relationen Saarau-Podejuch resp. Stettin verbleibt derselbe jedoch im Ausnahmetarif No. 5 (Steine, rohe).

Breslau, den 14. Januar 1884.
Directorium. (201)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Die in den Tarifen für den Elbeumschlags-Verkehr Laube-Tetschen/Bodenbach Landungsplatz, sowie Dresden-Elbkai vom 1. October 1883 sub III Seite 81—93 bezw. 69—79 enthaltenen Frachtsätze mit Ausnahme jener für die Ausnahmetarife No. 5, 12, 16 und 18 finden unter den gleichen Bedingungen bis zum Erscheinen des Nachtrags II zu den oben angeführten Tarifen im Reclamationswege Anwendung.

Wien, am 15. Januar 1884. (202)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Die im Tarife für den Elbeumschlags-Verkehr „Oesterreich-Aussig Landungsplatz“ vom 1. November 1883 sub III Seite 77—84 enthaltenen Frachtsätze, mit Ausnahme jener für die Ausnahmetarife No. 5, 11 und 15, finden unter den gleichen Bedingungen bis zum Erscheinen des Nachtrages I zu obengenanntem Tarife im Reclamationswege Anwendung.

Wien, am 16. Januar 1884. (203)

K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Mit 25. Januar l. J. tritt der Nachtrag V zum Preussisch-Sächsischen Verbandtarif in Kraft und enthält derselbe Eil- und Stückgutsätze für Marienwalde, Station der Oberschlesischen Bahn, neue beziehungsweise anderweite Frachtsätze für diverse Sächsische Stationen.

Exemplare dieses Nachtrages erliegen in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht auf.

Wien, am 10. Januar 1884. (204)
Die Direction.

K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Mit 25. Januar l. J. tritt zum Magdeburg-Sächsischen Verbandtarif der Nachtrag VI in Kraft, welcher neue und veränderte Frachtsätze mit diversen Stationen, sowie Berichtigungen enthält.

Exemplare dieses Nachtrages erliegen in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit.

Wien, am 10. Januar 1884. (205)
Die Direction.

II. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Am 25. Januar l. J. tritt der Nachtrag II zum Tarife für den directen Personen- und Gepäcks-Verkehr zwischen Stationen der Königl. Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Böhmischen Nordbahn und Oesterreichischen Nordwestbahn andererseits in Kraft.

Exemplare liegen bei der unterzeichneten General-Direction zur Einsicht bereit.

Wien, am 11. Januar 1884.
Die General-Direction. (206)

Nord-Brabant-Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft. Vom 1. März d. J. ab treten die in dem Tarif für den directen Personen- und Gepäck-Verkehr zwischen Stationen der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Köln (linksrheinische) einerseits und der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn andererseits vom 1. Juni 1878 enthaltenen Relationen zwischen Nymegen einerseits und Boxtel, Gennep und Veghel andererseits ausser Kraft.

Gennep, im Januar 1884.
Die Direction. (207)

III. Eisenbahn-Effectenverkehr.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft. In Gemässheit der Bekanntmachung des Herzoglichen Staatsministeriums vom 30. October 1874, die Emission von 300 000 *M.* Prioritäts-Obligationen I der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft betreffend, machen wir hierdurch bekannt, dass am

Donnerstage den 7. Februar d. Js., Morgens 11 Uhr,

die Ausloosung derjenigen Obligationen qu., welche behuf Tilgung von 1 pCt. des Emissionsbetrages zur Zurückzahlung kommen müssen, im Directionsgebäude auf hiesigem Bahnhofe vorgenommen werden soll.

Den Obligationsinhabern ist gestattet, dem Ausloosungsgeschäfte beizuwohnen.

Braunschweig, 7. Januar 1884. (208)
Der Verwaltungsrath der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahnges.

IV. Submissionen.

Dampfmaschine zu verkaufen. Eine stehende Hochdruck-Dampfmaschine, gebraucht, jedoch in gutem Zustande, bestehend aus:

einem Cylinder mit Expansion ohne Condensation, mit über dem Cylinder liegender Curbelwelle, auf der das 3 700 mm grosse Schwungrad sitzt, soll verkauft werden.

Kolbendurchmesser 360 mm, Hub 1 000 mm. Tourenzahl 30 per Minute. Stärke 12—15 Pferdekräfte. Ganze Höhe incl. Schwungrad 5 880 mm.

Die Maschine steht in hiesiger Centralwerkstätte, Auskunft ertheilt unser Maschinen-Ingenieur dahier.

Angebote wollen bis Ende Februar l. J. an uns gerichtet werden.

Darmstadt, den 12. Januar 1884. (209)
Direction der Main-Neckar-Bahn.

Submission auf Lieferung von 5 420 t Stahlschienen, 17 000 Stück eisernen Querschwellen, 33 000 Paar Schienenlaschen, 160 000 Stück Klemmplättchen, 435 000 Stück Schraubenbolzen, 580 000 Stück Schienennägeln, 325 000 Stück Schraubennägeln (Tirefonds), je 4 500 Stück Knappenschrauben und Knappennägeln und 225 000 Stück doppelten Federringen. — Termin am 30. Januar 1884, Vormittags 11 Uhr, im Geschäftslocal des diesseitigen Materialienbüreaus hierselbst — Fürstenwallstrasse 10. — Offerten müssen bis zu obigem Termin frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift „Offerte auf Lieferung von Schienen“ resp. „eisernen Schwellen“ resp. „Kleineisenzeug“ versehen, an das vorbezeichnete Büreau eingesandt werden. Die Bedingungen können daselbst eingesehen werden; auch sind dieselben von dem genannten Büreau gegen Einsendung von 1 *M.* für jede Materialart zu beziehen.

Magdeburg, 10. Januar 1884.
Königl. Eisenbahn-Direction. (210)



-Havana-Cigarren
bei
Max Weil, Berlin W.,
Kronen-Str. 44.

Bureau für internationale Transporte.

Schnabl, Schürr & Co.
Spediteure
— WIEN —
I. Wipplingerstrasse 10
1. Stoss im Himmel 1.
Zollbureau: K. k. Central-Hauptzollamt.
Wagenladungs-Verkehr
nach Hamburg, Bremen und Lübeck.

Knallsignale (Petarden) in vorschriftsmässiger Ausführung liefern seit Jahren an fast sämmtliche in- und ausländische Eisenbahnen
M. Selig junior & Co.,
Berlin NW., Karlstrasse 20.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.

Drahtzieherei, Drahtseilerei,



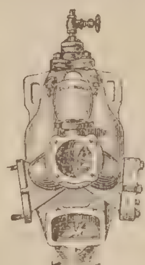
Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.

Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.



(Patent Steel Barb Fencing.)

Pulsometer „Neuhaus“



zeichnet sich aus: durch Zuverlässigkeit b. geringstem, andererseits noch nicht erreichtem Dampfkonsum. Fortfall jeglicher Wartung. Garantirte Leistungen auf wirkl. Proben (und nicht auf Schätzungen) beruhend. 17 Grössen stets vorräthig.

Deutsch-engl. Pulsometer-Fabrik
M. Neuhaus,
Berlin SW., Enke-Platz 3.
Telegr.-Adresse: „Hydro, Berlin.“

Georg Kieffer, Köln a. Rh.
Fabrik von Westons-, Cades-, Seil- und
Flaschenzügen.
Sicherheits-Kabel, Winden,
Krahnen und Aufzügen.
Verzahnte Kettenräder
u. **calibrirte Kettenrollen**
für Seil und Kette.

Tarif-Verlags-Bureau
der
Eisenbahn-&Dampfschifffahrts-Unternehmungen
in
Oesterreich-Ungarn
(Gustav Lustig)
Wien I. Wipplingerstrasse 16
Central-Verkaufsstelle für Eisenbahn- und Schifffahrts-Tarife.
Annahme von Abonnements und Inseraten
für die Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Gebr. Körting,
HANNOVER.

31 Auszeichnungen.

Filialen:
Wien, Paris, Manchester, Berlin, London, Stockholm, Petersburg und Barcelona.

Anordnung einer Wasserstation
vermittelst
Pulsometer.

Vortheile:

1. Grösste Billigkeit, da nur das Graben des Brunnens erforderlich.
2. Keinerlei Kosten für Unterhaltung oder Betrieb.
3. Grösste Betriebssicherheit.

Universal-Injectoren mit Speisewasser-Vorwärmung
(über 8400 Stück im Betriebe).
Automatische Vacuum-Bremsen, sowie Ejectoren für alle übrigen Bremsen.
Rippenheizkörper für Werkstätten, Bureauräume etc.
Central-Heizungsanlagen nach eigenen Systemen.
Prospecte, Kostenanschläge & Heizungsprojecte umgehend gratis!

Als Schutzmittel gegen

Verwehungen der Bahnlinien

legt man jetzt (hauptsächlich in England)

Weidenzäune

an.

Dieselben erfüllen den Zweck vollkommen und geben ausserdem eine vorzügliche Rente, (nach Scaling 40 ₰, nach Sprengel 50 ₰ per Meter) da Bind- und Flechtweiden überall und stets gesuchtes Material sind.

Die **Blutweide** ist diejenige Sorte, welche sich wegen kräftigen Wuchses ihrer langen astreinen Ruthen, bei bescheidenen Ansprüchen, bezüglich Bodens, am meisten bewährt hat. — Wir offeriren aus unseren Kulturen fertig geschnittene Stecklinge:
1000 Stück mit ℳ 8,00. 10000 Stück mit ℳ 75,00.

Auch von andern Weidensorten ist Steckholz abgebbar und dienen wir gern mit Verzeichniss.

Gebrüder Born, Erfurt.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 7. 1884.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 23. Januar 1884.

Der Preussische Gesetzentwurf,

betreffend die weitere Herstellung von Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung für Rechnung des Staates etc.

Dem Hause der Abgeordneten ist folgender Entwurf eines Gesetzes, betreffend die weitere Herstellung von Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung für Rechnung des Staates, die Betheiligung des Staates bei dem Bau einer Eisenbahn von Heide nach der Landesgrenze bei Ribe, sowie die Beschaffung von Mitteln für die Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes, vorgelegt worden:

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preussen etc., verordnen, unter Zustimmung beider Häuser des Landtages Unserer Monarchie, was folgt:

§ 1. Die Staatsregierung wird ermächtigt:

I. Zur Herstellung von Eisenbahnen und der durch dieselbe bedingten Vermehrung des Fuhrparks der Staatsbahnen und zwar:

a) zum Bau einer Eisenbahn:

1. von Labiau nach Tilsit die Summe von . . . 5 286 000 M.
2. von Allenstein über Soldau nach Illowo die Summe von . . . . 8 950 000 „
3. von Jablonowo nach Soldau die Summe von . 6 005 000 „
4. von Simonsdorf oder Marienburg nach Tiegenhof die Summe von . . . . 1 084 000 „
5. von Posen nach Wreschen die Summe von . 3 580 000 „
6. von Lissa nach Jarotschin die Summe von . . 3 810 000 „
7. von Lissa nach Ostrowo die Summe von . . 4 940 000 „
8. von Bentschen nach Wollstein die Summe von 1 376 000 „
9. von Bitterfeld nach Stumsdorf die Summe von 1 255 000 „
10. von Cönnern über Bernburg und Nienburg a/S. nach Calbe a/S. die Summe von . . . . . . 1 900 000 „
11. von Merseburg nach Mücheln die Summe von 1 115 000 „
12. von Naumburg an der Saale über Artern die Summe von . . . . 4 623 000 „
13. von Dahlerau nach Langerfeld (Rittershausen) die Summe von . . . . 1 035 000 „
14. von Ründeroth nach Derschlag die Summe von 870 000 „
15. von St. Vith oder einem anderen geeigneten Punkte der Linie Prüm-St. Vith-Montjoie-Rothe Erde (Aachen) bis zur Landesgrenze in der Richtung auf Ulflingen die Summe von . . . 2 800 000 „
16. von Bretzenheim nach Simmern die Summe von . . . . 3 892 000 M.
17. von Trier nach Hermeskeil die Summe von . 5 646 000 „

b) zur Beschaffung von Betriebsmitteln:
die Summe von . . . . 11 390 000 „

Zusammen 69 557 000 M.

II. Zur Betheiligung an dem Bau einer Eisenbahn von Heide über Friedrichstadt, Husum und Tondern nach der Landesgrenze bei Ribe durch Uebernahme von Actien
die Summe von . . . . 2 999 700 M.

III. Zur Anlage des zweiten Geleises auf den nachstehend bezeichneten Strecken und zu den dadurch bedingten Ergänzungen und Geleisveränderungen auf den Bahnhöfen:

1. Westend-Hundekehle die Summe von . . . . 280 000 M.
2. Bohmte-Kirchweyhe die Summe von . . . . 2 500 000 „
3. Troisdorf-Niederlahnstein einschliesslich der Höherlegung der unter Hochwasser liegenden Theile dieser Strecke, sowie Höherlegung und Umbau des Bahnhofes Castel die Summe von 5 930 000 „
4. Saarbrücken, Saargemünd die Summe von . . 950 000 „

Zusammen 9 660 000 M.

IV. Zu nachstehenden Bauausführungen:

1. für die Anlage einer Haltestelle der Berliner Stadteisenbahn an der Charlottenburger Chaussee die Summe von . . . . 460 000 M.
2. für den Ausbau des Bahnhofes der Berliner Stadteisenbahn am Zoologischen Garten für den Fernverkehr die Summe von . . . . . 360 000 „
3. für die Umgestaltung und Erweiterung des Bahnhofes Steglitz die Summe von . . . . . 430 000 „
4. für die Herstellung einer zweiten Verbindung der Löderburger Zweigbahn mit der Hauptbahn Schönebeck-Güsten bei Stassfurt die Summe von . . . . 240 000 „
5. für die Herstellung einer besseren Verbindung zwischen Bochum und Wanne die Summe von 450 000 „
6. für die Umgestaltung des Bahnhofes Rittershausen, Herstellung einer Verbindung zwischen Rittershausen (B. M.) und Oberbarmen (Wichlinghausen), sowie für die anderweite Einführung der Rittershausen-Remscheider Zweig-

bahn in den Bahnhof Rittershausen die Summe von . . . . 4 070 000 ℳ
7. für den Umbau des Bahnhofes Herbesthal die Summe von . . . . 1 100 000 „
8. für die Erweiterung und bessere Ausrüstung der vorhandenen Reparaturwerkstätten und Locomotivschuppen die Summe von . . . . 9 000 000 „
Zusammen 16 110 000 ℳ

V. Zur Beschaffung von Betriebsmitteln für die bereits bestehenden Bahnen
die Summe von . . . . 20 000 000 „

VI. Zur Deckung von Mehrkosten für den Bau der Berliner Stadteisenbahn
die Summe von . . . . 3 700 000 „

VII. Zur Deckung der Mehrkosten für den Bau der Bahn von Walburg nach Grossalmerode
die Summe von . . . . 120 000 „
insgesammt 122 146 700 ℳ

zu verwenden.

Mit der Ausführung der vorstehend unter No. I Litt. a aufgeführten Bahnen ist erst dann vorzugehen, wenn nachstehende Bedingungen erfüllt sind:

A. Der gesammte zum Bau der unter No. I Litt. a 1 bis 14, 16 und 17 bezeichneten Bahnen und deren Nebenanlagen nach Massgabe der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten oder im Enteignungsverfahren festzustellenden Projecte erforderliche Grund und Boden ist der Staatsregierung in dem Umfange, in welchem derselbe nach den §§ 4 und 23 des Gesetzes über die Enteignung von Grundeigenthum vom 11. Juni 1874 (Gesetzsammlung S. 221) der Enteignung unterworfen ist, unentgeltlich und lastenfrei — der dauernd erforderliche zum Eigenthum, der vorübergehend erforderliche zur Benutzung für die Zeit des Bedürfnisses — zu überweisen, oder die Erstattung der sämmtlichen staatsseitig für dessen Beschaffung im Wege der freien Vereinbarung oder der Enteignung aufzuwendenden Kosten, einschliesslich aller Nebenentschädigungen für Wirthschaftserschwernisse und sonstige Nachtheile in rechtsgültiger Form zu übernehmen und sicher zu stellen und zwar:

a) bezüglich der Linien unter No. I Litt. a 1, 3 bis 14, 16 und 17 in der ganzen Ausdehnung,

b) bezüglich der Linie unter No. I Litt. a 2 für die Strecke von Allenstein bis Soldau.

Vorstehende Verpflichtung erstreckt sich insbesondere auch auf die unentgeltliche und lastenfreie Hergabe des für die Ausführung derjenigen Nebenanlagen erforderlichen Terrains, welche nach § 14 des eben erwähnten Gesetzes vom 11. Juni 1874 für nothwendig erachtet werden sollten.

Zu den Grunderwerbskosten für nachfolgende Bahnen soll staatsseitig ein Zuschuss gewährt werden, und zwar:

a) für die Bahn zu No. 3 (Jablonowo-Soldau) von . 375 000 ℳ
b) für die Bahn zu No. 16 (Bretzenheim-Simmern) von . . . . 308 000 „
c) für die Bahn zu No. 17 (Trier-Hermeskeil) von . 300 000 „

B. Für sämmtliche vorstehend unter No. 1 a bezeichnete Bahnen ist die Mitbenutzung der Chausseen und öffentlichen Wege, soweit dies die Aufsichtsbehörde für zulässig erachtet, Seitens der daran betheiligten Interessenten unentgeltlich und ohne besondere Entschädigung für die Dauer des Bestehens und Betriebes der Bahnen zu gestatten.

C. Für die unter No. 1 a 4 und 10 bis 12 benannten Bahnen muss ausserdem von den Interessenten zu den Baukosten ein unverzinslicher, nicht rückzahlbarer Zuschuss geleistet werden, und zwar zum Betrage:

a) bei No. 4 (Simonsdorf beziehungsweise Marienburg-Tiegenhof) von . . . . 172 000 ℳ
b) bei No. 10 (Cönnern-Calbe an der Saale) von . . 100 000 „
c) bei No. 11 (Merseburg-Mücheln) von . . . . . 156 000 „
d) bei No. 12 (Naumburg an der Saale-Artern) von . 270 000 „

§ 2. Die Staatsregierung wird ermächtigt:

1. zur Beschaffung der für die Herstellung einer Eisenbahn von Naumburg an der Saale nach Artern im § 1 unter No. I Litt. a 12 vorgesehenen Mittel von 4 623 000 ℳ die Bestände der von der vormaligen Unstrut-Eisenbahngesellschaft zur Sicherung des Zustandekommens des von ihr projectirten Unternehmens bestellten und seit dem 1. Januar 1875 dem Staate verfallenen Caution nebst den inzwischen aufgelaufenen Zinsen in dem vorläufig auf 603 215 ℳ 48 ₰ ermittelten Betrage,

2. zur Deckung des alsdann noch verbleibenden Restbetrages im § 1 No. I Litt. a 12 von 4 019 784 ℳ 52 ₰, sowie zur Deckung der zu den im § 1 unter No. I Litt. a 1 bis 11 und 13 bis 17, sowie unter Litt. b vorgesehenen Bauausführungen und Beschaffungen erforderlichen Mittel von zusammen 64 934 000 ℳ die Bestände derjenigen Reserve-, Selbstversicherungs- und Erneuerungsfonds, welche in Gemässheit des Gesetzes vom   1884, betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat (Gesetzsamml. S.   ), zu dem vorläufig auf 49 110 342 ℳ ermittelten Betrage dem Staate zufallen,

zu verwenden, und zwar ad 2 insoweit, als über diese Fonds durch das eben erwähnte Gesetz vom   1884 nicht anderweit verfügt ist, und als die Bestände ad 1 und 2 nach dem Ermessen des Finanzministers ohne Nachtheil für die Staatscasse flüssig gemacht werden können.

Die den Beständen der vorstehend unter No. 1 und 2 bezeichneten Fonds angehörenden, mit einem höheren Zinsfuss als mit Vier vom Hundert belasteten Prioritäts-Obligationen der durch die Gesetze vom 20. December 1879 (Gesetzsamml. S. 635), 14. Februar 1880 (Gesetzsamml. S. 20), 28. März und 13. Mai 1882 (Gesetzsamml. S. 21, 269) und   1884 (Gesetzsamml. S.   ) für den Staat erworbenen Privateisenbahn-Unternehmungen und zwar:

a) die 4½procentigen Magdeburg-Leipziger Prioritäts-Obligationen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft Litt. A im Betrage von 4 654 500 ℳ
b) die 4½procentigen Prioritäts-Obligationen der Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft Litt. B im Betrage von . . . . 414 300 „
die 4½procentigen Prioritäts-Obligationen der Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft Litt. C im Betrage von . . . . 9 300 „
c) die 4½procentigen Prioritäts-Obligationen der Oberschlesischen Eisenbahn Gesellschaft Litt. F im Betrage von . . . . 116 100 „
die 4½procentigen Prioritäts-Obligationen der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft Litt. F, II. Emission im Betrage von . . . . 4 200 „
die 4½procentigen Prioritäts-Obligationen der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft Litt. G im Betrage von . . . . 297 600 „
die 4½procentigen Prioritäts-Obligationen der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft Litt. H im Betrage von . . . . 939 000 „
die 4½procentigen Prioritäts-Obligationen der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft, Emission von 1874 im Betrage von . . . . . 226 200 „
die 4½procentigen Prioritäts-Obligationen der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft, Emission von 1879 im Betrage von . . . . . 13 526 200 „
die 4½procentigen Prioritäts-Obligationen der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft, Emission von 1880 im Betrage von . . . . . 249 200 „
d) die 4½procentigen Prioritäts-Obligationen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft Litt. D im Betrage von . . . . . 13 800 „
die 4½procentigen Prioritäts-Obligationen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft Litt. E im Betrage von . . . . 51 600 „
die 4½procentigen Prioritäts-Obligationen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft Litt. F im Betrage von . . . . . 147 000 „
die 4½procentigen Prioritäts-Obligationen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft Litt. G im Betrage von . . . . 94 800 „
die 4½procentigen Prioritäts-Obligationen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft Litt. H im Betrage von . . . . . 16 200 „
die 5procentigen Prioritäts-Obligationen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft Emission von 1879 im Betrage von . 2 625 600 „
e) die 4½procentigen Prioritäts-Obligationen der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft im Betrage von . . . . 483 200 „
zusammen 23 868 800 ℳ

sind zu vernichten und

an deren Stelle, sowie für den alsdann noch zu deckenden Restbetrag im § 1 No. I,

desgleichen zur Deckung der für die im § 1 unter No. II vorgesehenen Betheiligung sowie für die im § 1 unter No. III, IV, V, VI und VII vorgesehenen Bauausführungen und Beschaffungen erforderlichen Mittel von zusammen höchstens 52 589 700 ℳ

Staatsschuldverschreibungen zu verausgaben.

§ 3. Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfusse, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchen Coursen die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen (§ 2) bestimmt der Finanzminister.

Im Uebrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihe, wegen Annahme derselben als pupillen- und depositalmässige Sicherheit und wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. December 1869 (Gesetzsammlung S. 1197) zur Anwendung.

§ 4. Jede Verfügung der Staatsregierung über die im § 1 unter No. I, III und IV bezeichneten Eisenbahnen (beziehungsweise Eisenbahntheile) durch Veräusserung bedarf zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtages. Ebenso ist zur Veräusserung der in Gemässheit des § 1 No. II für den Staat zu erwerbenden Actien, sowie der daselbst bezeichneten Bahn und zur Fusionirung derselben mit anderen Eisenbahnunternehmungen die Genehmigung beider Häuser des Landtages erforderlich.

Alle dieser Vorschrift entgegen einseitig getroffenen Verfügungen sind rechtsungültig.

Urkundlich etc.

Begründung.

Durch den vorstehenden Gesetzentwurf sollen in gleicher Weise wie durch die Gesetze vom 15. Mai 1882 und 21. Mai 1883 (Gesetzsamml. S. 280, 85) die Mittel zu einer im Verkehrsinteresse und zu erhöhter Sicherheit des Betriebes fernerweit nothwendig gewordenen Erweiterung, Vervollständigung und besseren Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes beschafft werden.

Im § 1 unter No. I des Gesetzentwurfes ist die Herstellung einer weiteren Reihe von Meliorationsbahnen in Aussicht genommen, durch welche wichtige, mit Schienenverbindungen noch nicht bedachte Landestheile neu erschlossen und gleichzeitig auch die Interessen der Landesvertheidigung wesentlich gefördert werden. Den seither beobachteten und bereits früher wiederholt eingehend erörterten Grundsätzen entsprechend, ist auch der Bau dieser Linie von einer angemessenen Betheiligung der Localinteressenten abhängig gemacht und von denselben zum Mindesten die unentgeltliche Hergabe des erforderlichen Grund und Bodens verlangt worden. Nur in Betreff der unter No. 2 und 15 bezeichneten Bahnen:

a) von Allenstein über Soldau nach Illowo,

b) von St. Vith nach der Landesgrenze bei Ulflingen,

ist aus den in den zugehörigen Denkschriften erörterten Gründen hiervon insofern eine Ausnahme gemacht, als ad a nur die Beschaffung des Terrains für die Theilstrecke von Allenstein bis Soldau beansprucht, ad b dagegen auf eine Betheiligung der Interessenten an den Grunderwerbskosten gänzlich verzichtet und nur die Einräumung des Rechts auf unentgeltliche Mitbenutzung der Chausseen und sonstigen öffentlichen Wege gefordert worden ist.

Andererseits konnte von den Interessenten der unter No. 4 und 10 bis 12 bezeichneten Bahnen mit Rücksicht auf ihre grössere Leistungsfähigkeit und die für sie von den einzelnen Unternehmungen zu erwartenden Vortheile noch ein entsprechender Baarzuschuss verlangt werden, während zu den im Uebrigen auch in diesen Fällen den Interessenten zur Last fallenden Grunderwerbskosten der Linien ad No. 3, 16 und 17 mit Rücksicht auf die Höhe dieser Kosten und die nur beschränkte Leistungsfähigkeit der betheiligten Communalverbände die Bewilligung eines Staatszuschusses in Aussicht genommen werden musste.

Wenngleich die Erfüllung der Bedingungen, von welchen hiernach der staatsseitige Ausbau der projectirten Meliorationsbahnen gemäss den Bestimmungen im § 1 unter Lit. A, B und C des Gesetzentwurfes erfolgen soll, noch nicht überall durch rechtsgültige Beschlüsse der betreffenden Communalverbände gesichert ist, so kann doch nach dem Ergebniss der eingeleiteten Verhandlungen erwartet werden, dass die Interessenten auch im vorliegenden Falle durch Uebernahme der von ihnen verlangten Leistungen die Ausführung der einzelnen Linien ermöglichen werden.

Die Fassung der für den staatsseitigen Ausbau der letzteren im § 1 unter Lit. A, B und C des Gesetzentwurfes gestellten Bedingungen stimmt, bis auf einige deklaratorische Zusätze zu den Bestimmungen unter Lit. A, mit dem Wortlaut der früheren Gesetzentwürfe überein. In materieller Beziehung tritt eine Aenderung des bisherigen Rechtszustandes durch die in Vorschlag gebrachte anderweite Fassung nicht ein, es sollen vielmehr die den Interessenten hinsichtlich der Beschaffung des erforderlichen Terrains bereits nach den bisherigen Bestimmungen obliegenden und von ihnen verlangten Leistungen nur näher bezeichnet und erläutert werden.

Ueber die Bedingungen des Baues und demnächstigen Betriebes der unter No. 10 bezeichneten Bahn Cönnern-Calbe an der Saale innerhalb des Herzogthums Anhalt ist der bereits ratificirte und in der Gesetzsammlung pro 1883 publicirte Staatsvertrag zwischen Preussen und Anhalt vom 12. März 1883 vereinbart worden. Ebenso ist wegen des Anschlusses der Linie St. Vith-Landesgrenze in der Richtung auf Ulflingen (§ 1 No. 1 Lit. a 15 des Gesetzentwurfes) an das Luxemburgische Eisenbahnnetz und Regelung eines einheitlichen Betriebes der Strecke St. Vith-Ulflingen mit der Grossherzoglich Luxemburgischen Regierung inzwischen eine Verständigung erzielt und zwischen den beiderseitigen Commissarien ein Staatsvertrag vom 21. Juli 1883 abgeschlossen worden.

Das abzüglich der den Interessenten zur Last fallenden Beträge staatsseitig aufzuwendende Baucapital für sämmtliche im § 1 unter No. I Lit. a des Gesetzentwurfes aufgeführten, insgesammt 759,3 km langen Meliorationsbahnen berechnet sich auf 58 167 000 ℳ. Hierzu treten noch für die entsprechend der projectirten Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes nothwendig werdende Vermehrung der Betriebsmittel rund 11 390 000 ℳ (15 000 Mark pro Kilometer), welche nach dem Vorgange der letzten Gesetzesvorlage unter besonderer Nummer (§ 1 No. I Lit. b) eingestellt worden sind. Hiernach betragen die Gesammtaufwendungen für die Anlage der im § 1 unter No. I des Gesetzentwurfes bezeichneten Meliorationsbahnen 69 557 000 ℳ.

Fiscalisches Terrain wird voraussichtlich nur durch den Bau der Linien ad No. 1 bis 3, 5, 10 bis 12, 16 und 17 in einem Gesammtumfange von etwa 177 ha und einem Werthe von ungefähr 400 000 ℳ in Anspruch genommen werden; von der Forderung einer Entschädigung für die Hergabe desselben zu dem veränderten Verwendungszweck ist indess auch in dem vorliegenden Falle Abstand genommen worden.

Von einer ziffermässigen Veranschlagung der voraussichtlichen Rentabilität der projectirten Unternehmungen musste abgesehen werden. Nach dem Ergebniss der über die künftigen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse der einzelnen Linien angestellten Ermittelungen lässt sich indess annehmen, dass die directen Erträgnisse voraussichtlich schon in den ersten Betriebsjahren eine mässige, die Ueberschüsse aus dem Betriebe der Linien ad No. 1, 4, 5, 10 bis 12 und 15 dagegen schon alsbald eine der vollen Verzinsung des staatsseitig aufzuwendenden Anlagecapitals nahezu gleichkommende Rente liefern, und zum Theil sogar bereits eine vollständige Deckung der erforderlichen Zinsbeträge ermöglichen werden. Insbesondere steht nach Herstellung der Linie St. Vith-Ulflingen für die demnächst durch das Gesetz vom 15. Mai 1882 zur Ausführung genehmigte sogenannte Hohe Vennbahn (Rothe Erde-St. Vith nebst Abzweigungen) ein erheblicher Verkehrszuwachs zu erwarten, welcher voraussichtlich schon binnen Kurzem eine nahezu ausreichende Verzinsung der staatsseitigen Aufwendungen für die ganze Linie Rothe Erde-St. Vith-Landesgrenze und deren Abzweigungen zulassen wird.

Ausserdem kommt bei der Beurtheilung des Projects Cönnern-Calbe a. d. Saale (§ 1 No. I Lit. a 10 des Gesetzentwurfes) in Betracht, dass die Herzoglich Anhaltische Regierung in dem oben erwähnten Staatsvertrage vom 12. März 1883, neben ihrer directen Betheiligung an den Baukosten der Bahn, für den Fall der betriebsfähigen Herstellung derselben bis zum 1. Juli 1887 von dem Zeitpunkt ihrer Fertigstellung ab noch auf die nach Artikel I § 1 und 2 des Staatsvertrages vom 7. December 1881 seitens der Preussischen Eisenbahnverwaltung zu entrichtende Eisenbahnabgabe von jährlich 25 000 ℳ auf ewige Zeiten verzichtet hat.

Für die zur Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes in Aussicht genommenen Bauausführungen und Beschaffungen (§ 1 No. I des Gesetzentwurfes) stehen ebenfalls wiederum die dem Staate mit dem weiteren Erwerb von Privateisenbahnen zufallenden Gesellschaftsfonds zur Verfügung. Dieselben beziffern sich, vorbehaltlich definitiver Feststellung, nach Abrechnung derjenigen Beträge, über welche bereits in dem Gesetzentwurf, betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat, anderweit disponirt worden, auf die Gesammtsumme von 40 165 842 ℳ.

Ausserdem ist zur Herstellung der zur Erschliessung des Unstrutthales projectirten Meliorationsbahn von Naumburg a. d. Saale nach Artern (§ 1 No. I Lit. a 12 des Gesetzentwurfes) die Verwendung der von der vormaligen Unstrut-Eisenbahngesellschaft zur Sicherstellung der Ausführung der von ihr seiner Zeit gleichfalls von Naumburg a. d. Saale nach Artern projectirten Eisenbahn bestellten und seit dem 1. Januar 1875 dem Staate verfallenen Caution von 418 500 ℳ nebst den inzwischen aufgelaufenen Zinsen in Aussicht genommen.

Durch die in Aussicht genommene Verwendung der Caution zur Herstellung der von Naumburg a. d. Saale nach Artern projectirten Meliorationsbahn wird die von der vormaligen Unstrut-Eisenbahngesellschaft vergeblich erhoffte Erfüllung der langjährigen Wünsche und Bestrebungen der Interessenten nach einer das Unstrutthal erschliessenden Schienenverbindung ermöglicht.

Hinsichtlich der Verwerthung der vorbezeichneten Fonds sollen auch im vorliegenden Falle die den einzelnen Fonds angehörenden hochverzinslichen Prioritätsobligationen verstaatlichter Privateisenbahn-Unternehmungen im Gesammtbetrage von 23 868 800 ℳ vernichtet, und an ihrer Stelle Staatsschuldverschreibungen verausgabt werden. Dass durch letztere eine neue Belastung der Staatscasse nicht herbeigeführt wird, ist bereits früher näher erörtert worden.

Nach Abzug der Fonds in der für die Bauzwecke des vorliegenden Gesetzentwurfes verfügbaren, vorläufig auf 40 769 057 ℳ ermittelten Gesammthöhe würden für die im § 1 unter No. I vorgesehenen Bauausführungen und Beschaffungen höchstens noch 28 787 942 ℳ erforderlich und durch Ausgabe von Staatsschuldverschreibungen aufzubringen sein, es wird daher auch höchstens nur in Höhe dieses Betrages durch den Ausbau der projectirten

Meliorationsbahnen eine Vermehrung der Staatsschuld herbeigeführt.

Die zur Herstellung der in Aussicht genommenen Linien nachgesuchte Creditbewilligung ist daher nach früheren Vorgängen durch die Annahme des oben erwähnten Gesetzentwurfes, betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat, bedingt, da im Falle der Nichtannahme desselben dem Staate die Möglichkeit genommen sein würde, die ihm mit dem Erwerb der betreffenden Privatbahnen zufallenden Fonds zur Deckung der erforderlichen Baumittel heranzuziehen. Insbesondere haben die im § 1 unter No. I Lit. a 6 und 7 bezeichneten Meliorationsbahnen von Lissa, einerseits nach Jarotschin, andererseits nach Ostrowo, durch welche das Oberschlesische und das Posen-Creuzburger Eisenbahnunternehmen die naturgemässe Ergänzung und Erweiterung erfahren würden, nur für den Fall Aufnahme gefunden, dass die mit den Gesellschaften wegen des staatsseitigen Erwerbes dieser Unternehmungen abgeschlossenen Verträge zur Perfection gelangen.

Im § 1 unter No. II des Gesetzentwurfes ist für den von der Holsteinischen Marschbahngesellschaft projectirten Bau einer Vollbahn von Heide über Friedrichstadt, Husum und Tondern nach der Landesgrenze zum Anschluss an das Dänisch-Jütische Eisenbahnnetz bei Ribe die Betheiligung des Staates durch Uebernahme von 2 999 700 *M.* des für diese Bahn zu emittirenden Actiencapitals jener Gesellschaft, und zwar von Stammactien Lit. C im Betrage von 1 498 950 *M.*, und von Stamm-Prioritätsactien Lit. C im Betrage von 1 500 750 *M.* vorgesehen.

Die zum Erwerb der Actien in der bezeichneten Höhe erforderlichen Mittel sollen durch Ausgabe von Staatsschuldverschreibungen beschafft werden.

Das Nähere über das Project und dessen Bedeutung ergiebt die beigefügte Denkschrift, aus welcher wir demnächst berichten werden.

Ebenso geht das Nähere über die Nothwendigkeit der im § 1 unter No. III, IV, V, VI und VII des Gesetzentwurfes vorgesehenen Aufwendungen im Gesammtbetrage von 49 590 000 *M.*, welche gleichfalls durch Verausgabung von Staatsschuldverschreibungen zu decken sein würden, aus einer besonderen Denkschrift hervor, aus welcher demnächst referirt werden wird.

Aus dem Deutschen Reich.

Internationale Auskunfts-Bureaux.

Die Etablirung eines sogenannten Auskunfts-Bureaux in der für Handel und Verkehr so wichtigen Seestadt Hamburg (neben dem bereits in Berlin bestehenden) beweist, welcher Werth seitens der leitenden Kreise auf die Herbeiführung einer lebhaften Verbindung zwischen der Eisenbahnverwaltung und dem Handelsstande gelegt wird und lässt diese Einrichtung klar erkennen, wie es als eine der vornehmsten Aufgaben betrachtet wird, sich über die Interessen und Wünsche der industriellen und mercantilischen Welt genau zu unterrichten, diesen Wünschen thunlichst zu entsprechen und begründeten Beschwerden rasch abzuhelfen.

Wenn die Staatsbahn-Verwaltung fortfährt in diesem Sinne ihre Thätigkeit zu entwickeln, so erscheint dies in der That eine Errungenschaft, deren Werth von dem verkehrstreibenden Publikum nicht genug anerkannt werden kann.

Eine weitere Entwickelung dieses Princips wäre indessen auch für den internationalen Weltverkehr höchst wünschenswerth. — Jeder Eingeweihte weiss, welches commercielle resp. Verkehrs-Interesse für Deutschland an die Nordsee-Häfen, insbesondere Antwerpen, einerseits und an den Verkehr via St. Gotthard nach Italien andererseits geknüpft ist. — Die Errichtung internationaler Verkehrs-Büreau's, zur Wahrung dieser Interessen, in Belgien und Italien würden nicht allein der commerciellen Welt, sondern vor Allem auch den an dem internationalen Verkehr betheiligten und interessirten Bahn - Verwaltungen zu Gute kommen. Nicht allein die Tarifpolitik hätte einen ständigen Vertreter im Auslande, sondern es wäre auch eine Vertrauensperson vorhanden, welche in Reclamations- und Streitfällen, durch persönliche Intervention einem oft weitschweifigem Schreibwerk vorbeugen und allen aus dem internationalen Verkehr entspringenden Differenzen zu rascher Erledigung verhelfen könnte.

Ist es für nothwendig erkannt worden den ausländischen Gesandtschaften technische Kräfte beizugeben, um über die Fortschritte der Eisenbahntechnik in fremden Ländern sich auf dem Laufenden zu erhalten, so dürfte es nicht minder im Interesse des Deutschen Reichs liegen, auch über die internationalen commerciellen Verhältnisse sich durch geeignete Vertreter auf dem Laufenden zu erhalten.

Berlin-Hamburger Eisenbahn.

Der Hamburger Senat legte am 17. d. M. der Bürgerschaft einen Antrag, betreffend die Ratification der mit der Königlich Preussischen Regierung abgeschlossenen Verträge wegen des Ueberganges im Hamburgischen Gebiete belegener Eisenbahnstrecken in das Eigenthum oder in den Betrieb und die Verwaltung der Königlich Preussischen Regierung vor. Nach dem „Hamb. Fr.-Bl.“ sind die Verträge, die nur für den Fall des Erwerbes der Hamburger Bahn durch den Preussischen Staat binnen 2 Jahren in Kraft treten sollen, dahin zusammen zu fassen: dass Preussen für die Hamburg-Bergedorfer Bahn mit allem beweglichen und unbeweglichen Zubehör einen Kaufpreis von 14 000 000 *M.* giebt, ausser diesem Preise aber die Prioritätsanleihe — zur Zeit 1 856 256 *M.* — eigenschuldnerisch übernimmt; ferner pachtweise den Betrieb auf der Hamburgischen Strecke der Verbindungsbahn in Gemässheit des bestehenden Pachtcontractes (gegen Zahlung einer Pachtsumme von jährlich 86 000 *M.*, wobei beiden Theilen eine 2jährige Kündigungsfrist vorbehalten ist), endlich ebenso den Rangirdienst auf den Quaigeleisen übernimmt. Das staatsrechtliche Verhältniss Hamburgs zur Preussischen Eisenbahnverwaltung in Bezug auf die Hamburger Bahnen soll durch nähere Bestimmungen geregelt werden. — Aus der Vorlage geht hervor, dass Hamburgischerseits bei den Verhandlungen entschieden Werth darauf gelegt wurde, die obere Leitung der Verwaltung aller in Hamburg mündenden, im Eigenthum von Preussen stehenden Bahnen einer Eisenbahndirection übertragen zu sehen, welche ihren Sitz in Hamburg habe. Die Errichtung einer höheren Eisenbahnbehörde (einer Direction oder eines Betriebsamtes) ist denn auch zugesichert worden. Vor der Entscheidung der endlichen Wahl zwischen Direction und Betriebsamt soll eine nähere Prüfung der localen Einrichtungen vorgenommen werden.

Dagegen ist der von Hamburg zu erkennen gegebene Wunsch nicht erfüllt worden, dass dem Hamburgischen Staate bei der Bildung und Aenderung der für Hamburg in Betracht kommenden Eisenbahngütertarife in irgend einer Form ein Mitbestimmungsrecht gesichert, oder doch in Betreff derjenigen speciellen Tarife, welche für die Concurrenzfähigkeit Hamburgs von Bedeutung sind, insbesondere also über das Verhältniss der Tarife von und nach Hamburg zu denjenigen der anderen Hafenplätze der Nord- und Ostsee, bestimmte Zusagen erwirkt werden möchten.

Von den Preuss. Commissarien ist dem gegenüber geltend gemacht worden, dass es den Zielen und Grundgedanken der von Preussen im Sinne der Reichsregierung verfolgten Eisenbahnpolitik widersprechen würde, wenn die Eisenbahnverwaltung sich in ihren Entschliessungen von der Zustimmung einer einzelnen Landesregierung, welche, wenn einmal zugestanden, auch anderen Regierungen nicht versagt werden könnte, abhängig machen oder hinsichtlich einzelner Verkehrsrelationen durch bestimmte Zusagen binden wollte, und dass dadurch die aus einer einheitlichen und kräftigen Leitung des Eisenbahnwesens für den Verkehr im Allgemeinen und speciell auch für Hamburg zu erwartenden Vortheile in Frage gestellt würden.

Von diesem Standpunkte aus habe Preussen in allen bisher mit anderen Deutschen Staaten abgeschlossenen Verträgen die alleinige Entscheidung über Bildung und Aenderung der Tarife sich vorbehalten, und auch Hamburg habe bereits in dem Staatsvertrage von 1868 über die Anlegung der Venlo-Hamburger Bahn das gleiche Zugeständniss gemacht. Wenn demgemäss auch die ausschliessliche Entscheidung über die Tarifbildung für Preussen in Anspruch genommen wurde, so wurde doch vertragssmässig die Zusage gegeben, „dass die Preussische Regierung hierbei die Verkehrs- und volkswirthschaftlichen Interessen Hamburgs, namentlich in seiner Eigenschaft als Seehafen, in gleichem Masse berücksichtigen werde, wie die entsprechenden Interessen Preussischer Landestheile oder Seehäfen“. Es ward ferner zugesagt, dass die Preussische Regierung „wichtige Veränderungen der für Hamburg in Betracht kommenden Gütertarife der in Hamburg mündenden und im Königlich Preussischen Staatsbetrieb stehenden Eisenbahnen nur nach vorgängiger thunlichst zeitiger Mittheilung an den Senat eintreten lassen wird, wobei dem Senat vorbehalten bleibt, seine etwaigen Bemerkungen und Anträge schriftlich oder auch mündlich durch einen von ihm zu ernennenden Bevollmächtigten zur Erörterung zu bringen, mit welchem die betreffende Eisenbahndirection in Benehmen treten, und dem sie die zur Beurtheilung der Sache nöthigen Aufklärungen bereitwilligst ertheilen wird.

Entwicklung der Bayerischen Staatseisenbahnen.

Nach der amtlichen Uebersicht der Eintheilung der Oberbahnämter nach dem Stand vom 1. Januar 1884 umfasst das Oberbahnamt Augsburg: 386,214 km mit 64 Stationen; Bamberg: 401,071 mit 68; Ingolstadt: 394,062 mit 59; Kempten: 406,498 mit 58; München: 368,029 mit 57; Nürnberg: 412,733 mit 69; Regensburg: 488,634 mit 75; Rosenheim: 519,778 mit 75; Weiden: 495,646 mit 68 und Würzburg: 421,962 km mit 73 Stationen etc. Sohin beträgt die Gesammtkilometerzahl 4 303,627 mit 666 Stationen.

Zur Durchführung des Reichseisenbahn-Projects.

Berlin-Dresdener Eisenbahn. Der in der letzten Generalversammlung der Berlin-Dresdener Eisenbahngesellschaft angenommene Antrag, die Bahn dem Reiche zum Kaufe anzubieten, soll, wie die „Allgem. Ztg.“ berichtet, nachdem er dem Reichskanzler übermittelt worden ist, von diesem der Königlich Sächs -

schen Regierung zu einer Rückäusserung darüber mitgetheilt worden sein, wie sich dieselbe zu dem Plane eines Ankaufs der Bahn für das Reich zu stellen gedenke; es sei dabei zu erkennen gegeben worden, dass es wünschenswerth sein werde, bei dieser Gelegenheit die Frage einer Reichsverstaatlichung der Privatbahnen überhaupt einer eingehenden Erörterung zu unterziehen.

Warmes Mittagsessen auf Eisenbahnen.

Das Königl. Eisenbahn-Betriebsamt in Crefeld theilt uns mit, dass auf der Station Cleve bereits seit dem Jahre 1877 die Einrichtung besteht, dass den mit dem Schnellzuge Nr. 228 von Holland (via Zevenaar) kommenden Reisenden durch den Restaurateur erstgenannter Station warmes Mittagsessen, bestehend aus Beafsteak oder Cotelett mit Kartoffeln, Früchten oder Backwerk, Brod und ½ Flasche Rheinwein, zum Preise von 2,50 *M.* in Körbchen in die Coupées gereicht wird. Die Passagiere bestellen das Essen bei einem Schaffner oder dem Stations-Vorsteher in Zevenaar, welch' letztere alsdann für die Benachrichtigung der Station Cleve resp. des Restaurateurs daselbst Sorge tragen. Für diese Bestellung wird eine Vergütung nicht gefordert.

Die Körbchen werden auf einer weiter gelegenen Station, je nachdem die Reisenden die Mahlzeit beendet, von dem Schaffnern ab genommen und alsdann nach Cleve zurückgesandt.

Für die von Vlissingen kommenden Reisenden wird auf Station Kaldenkirchen während des Aufenthalts des Zuges 255, welcher 25 Min. wegen der Zollrevision beträgt, ebenfalls warmes Mittagsessen bereit gehalten.

Elektrische Contactapparate auf den Eisenbahnen.

Die von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten zum 3. und 4. Januar d. J. nach Berlin berufene Versammlung von Eisenbahntechnikern hatte auf Grund angestellter ausgedehnter Versuche die umfangreiche Anwendung elektrischer Contactapparate dringend empfohlen, um die nothwendige Controle über die Fahrgeschwindigkeit der Züge herbeizuführen. Durch diese Apparate ist die Möglichkeit geboten, auf den einzelnen Stationen zu ermitteln, an welchem Punkte der freien Strecke ein Zug sich befindet, und ob ein Zug etwa auf der Bahn liegen geblieben ist. Mit der Einführung derartiger Apparate soll nun auf den Preussischen Staatsbahnen in grösserem Umfange vorgegangen werden, und zwar zunächst auf den Strecken mit ungünstigen Neigungsverhältnissen. Zu diesem Zweck sind in den Etat für 1884/85 200 000 *M.* als erstmalige Theilsumme in Ansatz gebracht.

Sicherheit des Eisenbahnbetriebes.

Zur Berathung weiterer Massnahmen für die Erhöhung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes hat der Minister der öffentlichen Arbeiten, wie das „Centralblatt der Bauverwaltung" meldet, die technischen Vertreter der Preussischen Staatsbahnen und der grösseren Privatbahnen wiederum zu einer Conferenz berufen, welche am 23. Januar in Berlin zusammentreten wird.

Eisenbahnunfälle im November v. J.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat November v. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichnen: 8 Entgleisungen und 10 Zusammenstösse auf freier Bahn, 27 Entgleisungen und 17 Zusammenstösse in Stationen und 163 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Betriebsereignisse, wobei Personen getödtet oder verletzt worden sind).

Bei diesen Unfällen sind im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden 175 Personen verunglückt, sowie 52 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 126 unerheblich beschädigt. Es wurden von den 16 016 596 überhaupt beförderten Reisenden 5 getödtet, 5 verletzt, hiervon entfallen auf die Bahnstrecken in den Verwaltungsbezirken der Königlichen Eisenbahndirection Köln (linksrheinische) 2 Tödtungen und 1 Verletzung, der Königlichen Eisenbahndirection Berlin 1 Tödtung und 1 Verletzung, der Königlichen Eisenbahndirection Bromberg sowie auf die Altona-Kieler etc. Eisenbahn je 1 Tödtung und auf die Oberschlesische Eisenbahn, die Württembergischen Staatseisenbahnen, sowie auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirection Köln (rechtsrheinische) je 1 Verletzung; von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 30 getödtet und 79 verletzt und bei Nebenbeschäftigungen 4 getödtet, 14 verletzt; von Steuer- etc. Beamten 1 verletzt; von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 11 getödtet und 9 verletzt, sowie bei Selbstmordversuchen 14 Personen getödtet und 3 verletzt.

Von den sämmtlichen Verunglückungen — mit Ausschluss der Selbstmorde — entfallen auf:

A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 24 886,50 km Betriebslänge und 644 332 662 geförderten Achskilometern) 138 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirection Berlin (21), Hannover (18) und Köln (rechtsrheinische) (16), auch verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen sind auf den vorgenannten Bahnstrecken die meisten Verunglückungen vorgekommen.

B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 4 127,71 km Betriebslänge und 73 818 477 geförderten Achskilometern) 19 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn (7), die Hessische Ludwigsbahn (6) und die Oels-Gnesener Eisenbahn (2), auch verhältnissmässig sind auf den vorgenannten Eisenbahnen die meisten Verunglückungen vorgekommen.

C Kleinere Privatbahnen — mit je unter 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 439,95 km Betriebslänge und 10 025 899 geförderten Achskilometern) 1 Fall, und zwar auf der Weimar-Geraer Eisenbahn.

Die Secundärbahn-Vorlage.

Wir theilen an anderer Stelle den am 17. d. M. dem Preussischen Abgeordnetenhause vorgelegten Gesetzentwurf, betr. den Neubau von Bahnen untergeordneter Bedeutung für Rechnung des Staates, die bessere Ausrüstung bestehender Linien, die Beschaffung von Betriebsmitteln u. s. w. mit. Die Regierung fordert weit grössere Summen für diese Zwecke, als bisher angenommen wurde. Von 40 bis 70 Millionen Mark hatte man vordem gesprochen; daraus sind 122 146 700 *M.* geworden, wovon 69½ Millionen Mark auf den Bau von 17 vom Staat zu erbauenden Secundärbahnen und beinahe 3 Millionen Mark auf die Betheiligung auf den Bau der Schleswigschen Eisenbahn Heide-Ribe fallen etc. Für diese Ausgabe werden die Mittel beschafft einmal durch Verwendung der soweit bekannt mit 49 110 342 *M.* dotirten diversen Fonds im Besitz der gegenwärtig zu verstaatlichenden Bahnen; für den Rest werden Staatsschuldverschreibungen ausgegeben. Mitverwendet wird auch die verfallene Caution der vormaligen Unstrut-Eisenbahn in Höhe von 603 215 *M.*

Das Gesetz enthält übrigens die Bestimmung, dass der Bau aller dieser Linien — ausgenommen die Eifelbahn St. Vith-Grenze und die Theilstrecke Allenstein-Soldau bis Allenstein-Soldau-Illowo — von der freien Ueberweisung des erforderlichen Grund und Bodens abhängig ist. Doch soll für die Grunderwerbskosten vom Staat ein Zuschuss bei Jablonowo-Soldau von 375 000 *M.*, bei Bretzenheim-Simmern von 308 000 *M.* und bei Trier-Hermeskeil von 300 000 *M.* gewährt werden. Es ist ausserdem überall Mitbenutzung der Chausseen und öffentlichen Wege unentgeltlich zu gestatten. Ferner haben die Interessenten an baaren Beihülfen à fonds perdu zu zahlen: für den Bau von Simonsdorf-Tiegenhof 172 000 *M.*; für Cönnern-Calbe a. S. 100 000 *M.*; für Merseburg-Mücheln 150 000 *M.*; für Naumburg-Artern 270 000 *M.*

Wir verweisen im Uebrigen auf den Wortlaut des Gesetzentwurfs.

Von den Mainzer Bahnhofsbauten.

Die Verlegung der bisher längs des Rheinufers führenden Bahnlinien der Hessischen Ludwigsbahn auf die Landseite der Stadt und der damit auszuführende Tunnel gehen, wie das „Fr. Journ." berichtet, jetzt rasch ihrer Vollendung entgegen. Das neue Empfangsgebäude, die Dienst- und Postlocalitäten, sowie das Eilgut-Expeditionsgebäude sind bereits nahezu fertiggestellt, so zwar, dass binnen Kurzem schon die Uebernahme der Restauration in dem neuen Bahnhof, für welche vier Säle, sowie die überdeckten Zwischenperrons zur Verfügung stehen, ausgeschrieben werden soll. Mit der Benutzung dieses umfangreichen Werkes wird der Verkehr nach dem Rhein vollständig frei, und die am Ufer dieses Stromes geschaffenen hübschen Anlagen, die gegenwärtig in Ausführung begriffene neue Brücke über den Rhein für Fussgänger und Wagenverkehr, sowie nicht in letzter Linie die eben erst festlich eingeweihte grossartige Stadthalle werden diesem Theil der Stadt ein überaus anziehendes Gepräge verleihen. Andererseits wird aber, wie schon jetzt nicht zu verkennen, die Eröffnung des neuen Centralbahnhofes vor dem Münsterthor auf den Ausbau bez. die raschere Entwickelung der Neustadt einen mächtigen Impuls ausüben. Die private Bauthätigkeit wird hierdurch noch mehr in Fluss kommen, als bisher geschehen, und in nicht langer Zeit mag wohl, wie das die Erfahrung in anderen Städten mit ähnlicher Lage bewiesen hat, das Geschäftscentrum sich vollständig nach der Neustadt verschieben.

Fahrbureaux in Güterzügen.

Wir haben bereits im vorigen Jahrgang mitgetheilt, dass bei den Preussischen Staats-Eisenbahnen die Absicht besteht, ähnlich wie bei der Post, in den Güterzügen Fahrbureaux einzurichten, in welchen durch Expeditionsbeamte unterwegs die etwa nöthigen Umexpeditionen der Güter vorgenommen werden und die Ein- und Ausladung der Güter auf den verschiedenen Stationen überwacht wird. Es soll nun, wie der „Voss. Ztg." berichtet wird, der erste praktische Versuch damit vom 1. Februar ab auf der Strecke Berlin-Halle Eisenach-Bebra-Frankfurt a/M. gemacht werden. Die Fahrbureaux sind aus Wagen III. Classe, die entsprechend umgearbeitet sind, comfortabel und zweckmässig eingerichtet. Gleichzeitig ist mit der neuen Einrichtung eine Aenderung des Be- und Entladeverfahrens verbunden. Bis-

her bestand die Praxis, auf allen Stationen die vorhandenen Güter zusammen in einem Wagen zu verladen und aus diesem auf den verschiedenen Stationen wieder auszuladen. Bei den Zügen mit Fahrbureaux wird umgekehrt verfahren. Es werden schon auf der Abgangsstation leere Wagen, sogenannte Courswagen, für alle zu passirenden Stationen und für die abzweigenden Seitenlinien eingestellt. In diese wird nun auf den Zwischenstationen das vorhandene Gut beim Eintreffen des Zuges eingeladen, so dass sich schliesslich die für eine Station bestimmten Güter alle in einem Wagen befinden, welcher ausgesetzt und auf den Stationen zurückbehalten wird. Nur wenn das auf einer Station vorhandene, nach einer anderen Station bestimmte Stückgut mehr wie 2 000 kg ausmacht, wird dasselbe schon vorher in einem besonderen Wagen verladen. Es ist nicht zu leugnen, dass diese Einrichtung manche Vortheile verspricht, ob sie aber in allen Stücken sich als praktisch und durchführbar erweisen wird, bleibt selbstverständlich der Erfahrung vorbehalten.

Tarifconferenz.

Am 17. d. M. fand dahier eine Conferenz der am Südwest-Russisch- und Rumänisch-Preussischen Getreideverkehr betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen statt. Wie der „B. Act." vernimmt, ist in dieser Conferenz eine wesentliche Frachtermässigung für Mais aus Russland und Rumänien nach der Provinz Preussen — einschliesslich der Bahnstationen Danzig und Königsberg — beschlossen worden. Von dieser Massnahme, welche baldigst durchgeführt werden soll, wird eine bedeutende Verkehrssteigerung erwartet.

Der Ertrag der Württembergischen Bahnen.

Wie der vor Kurzem erschienene Verwaltungsbericht der Königl. Württembergischen Verkehrsanstalten constatirt, berechnet sich der Reinertrag der Eisenbahnen pro 1882/83 auf 2,79 pCt. des Gesammtanlagecapitals von 443 987 403 *M.* Im Vorjahre bezifferte sich der Reinertrag auf 2,86 pCt. Die Verzinsung der Eisenbahnschuld — dieselbe betrug am 1. April 1882 366 381 126 *M.* — erforderte 15 176 687 *M.* Die Bodensee-Dampfschifffahrt ergab einen Ueberschuss von 50 416 *M.* Der Aufwand für Anschaffung der Schiffe betrug bis 31. März 1883 1 046 309 *M.*, die bis auf 178 708 *M.* aus den Schifffahrtserträgnissen abgetragen worden sind. (Wir behalten uns vor, aus dem uns soeben zugehenden Bericht demnächst eingehend zu referiren. Die Red.)

Erlernung der Stenographie seitens der Eisenbahnbeamten.

Ausser dem Unterrichtscursus in der Stolze'schen Stenographie wird von der Königl. Direction Berlin noch ein Lehrcursus in der Stenographie nach System Gabelsberger eingerichtet, welcher in 12—14 Stunden stattfindet und voraussichtlich Anfangs Februar beginnen wird. Die Ertheilung des Unterrichts erfolgt unentgeltlich, die Kosten der erforderlichen Lehrmittel (Lehrbuch und Uebungshefte) stellen sich auf 1,35 *M.*

Casseler Strassenbahn.

Nach dem Geschäftsberichte vom 30. Juni 1883 resultirt für das Geschäftsjahr 1882/83 eine Betriebseinnahme von 139 519,65 *M.*, die sich auf die einzelnen Theilstrecken wie folgt vertheilt: Königsplatz-Wilhelmshöhe (Nachmittags à 30 ₰) 64 666,80 *M.*, Königsplatz-Wilhelmshöhe (Vormittags à 20 ₰) 5856,80 *M.*, Königsplatz-Bahnhof (à 20 ₰) 9519,40 *M.*, Querallee-Wilhelmshöhe (à 20 ₰) 9360,60 *M.*, Königsplatz-Querallee (à 10 ₰) 40 458,50 *M.*, Querallee-Bahnhof (à 10 ₰) 2188,70 *M.*, Bahnhof-Wilhelmshöhe (à 10 ₰) 1109,90 *M.* Als besondere Einnahmen figuriren noch Königsplatz-Wilhelmshöhe (à 25 ₰) 120 *M.*, do. (à 50 ₰) 2814 *M.*; für Abonnements: (Erwachsene) 1149,25 *M.*, (Schulkinder) 1702,50 Mark. Dutzendbillets 987 *M.*, als Fahrgeld zurückgegebene Dutzendbillets 1179,80 *M.*, für Extrazüge 766 *M.*, insgesammt 139 519,65 *M.*; hierzu ausserordentliche Einnahmen 273,02 *M.*, so dass das Betriebs-Einnahme-Conto mit 139 792,67 *M.* bilancirt. Als Jahresgewinn resultiren 63 801,86 *M.*, die, wie folgt, zur Vertheilung gelangen: Reservefonds (statutenmässige Dotirung) 530 Mark, Amortisationsfonds incl. Zinsen 1292,60 *M.*, Abschreibung auf Immobilien, Maschinen, Wagen, Utensilien und Bahnkörper 17 250 *M.* $5^1/_4$ pCt. Dividende = 26,25 *M.* pro Actie 44 625 *M.*, Vortrag 104,26 *M.* Der Bericht der Direction empfiehlt dringend, den Fahrpark zu vermehren, wodurch die Einnahmen eine ganz bedeutende Steigerung erfahren würden, während den Mehreinnahmen fast nur die Kosten des Personals als Mehrausgabe gegenüberstehen würden, da bei einem grösseren Bestande an Maschinen und Wagen eine gründlichere Reparatur, besonders der Maschinen, möglich ist und dadurch schon sich eine nicht unbedeutende Ersparniss an Brennmaterial ergebe. An den Bericht der Direction anschliessend erwähnt der Aufsichtsrath, dass inzwischen der Gesellschaft die Concession für die Errichtung einer Dampfbetriebslinie nach dem Todtenhofe abgeschlagen und eine solche für diese Linie mit Pferdebetrieb einer andern Gesellschaft übertragen wurde. Von dem ihr zustehenden Vorrechte, in Cassel neu zu errichtende Strassenbahnlinien zu übernehmen, wenn sie zu gleichen Bedingungen mit concurrirt, hat die Gesellschaft in diesem Falle keinen Gebrauch gemacht, „da sie nicht sicher ist, dass die neue Linie nach dem Todtenhofe, wenn mit Pferden betrieben, die entsprechende Rentabilität ergeben wird." Für die ältere Gesellschaft habe das Zustandekommen dieser neuen Linie, die eine directe Fortsetzung der Linie der alten Gesellschaft bilde, den ziemlich bestimmten Vortheil der Zuführung einer erhöhten Frequenz. Das Betriebsmaterial wird dem Vorschlage der Direction entsprechend in diesem Frühjahr etwas vermehrt werden.

Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn.

Die Königl. Eisenbahn-Direction ist ermächtigt worden, den Umtausch von Stammactien und Prioritäts-Stammactien der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn gegen Staatsschuldverschreibungen der 4procentigen consolidirten Anleihe noch vom 1. Januar d. J. ab bis auf Weiteres zu gestatten.

Oberschlesische Eisenbahn.

Dem Vernehmen nach hat die Preussische Regierung als Anschlusspunkt für die Eisenbahn Hansdorf-Ziegenhals im Interesse der Oberschlesischen Bahn die Station Deutsch-Wette vorgeschlagen. Die Annahme dieses Vorschlages würde eine erneuerte Einbringung der betreffenden Gesetzesvorlage erfordern.

Die Zahnradbahn Rüdesheim-Niederwald.

Ein Berliner Consortium, bestehend aus den Herren Adolph Schwabacher, Emil Treitel, Director M. Strauss, Abel & Comp., M. Neufeld & Comp., hat die Herstellung einer Zahnradbahn von Rüdesheim nach dem National-Denkmale auf dem Niederwald beschlossen.

Die Bauarbeiten sind den Unternehmern Soenderop & Comp. in Berlin, welche die Concession dieser Bahn erworben hatten, übertragen. Die technische Beaufsichtigung etc. führt für das Consortium der durch seinen über Zahnradbahnen und deren Anwendung auf dem Harz im Verein für Eisenbahnkunde in Berlin gehaltenen Vortrag bekannte Herzoglich Braunschweigische Bahndirector Schneider zu Blankenburg am Harz.

Die Locomotiven, die Wagen und die Zahnstange liefert die Fabrik Esslingen, welche dieses für eine Württembergische Zahnradbahn bereits in Arbeit befindliche Material an die Rüdesheimer Bahn abtritt. Diesem Umstande ist es zu danken, dass der Betrieb dieser Bahn voraussichtlich Ende Mai d. J. stattfinden kann.

Am 9. d. M. war in Esslingen eine Conferenz zwischen den Herren von Kessler, Director der Fabrik Esslingen, Riggenbach, Maschinendirector in Olten (Schweiz), Abt, Ober-Ingenieur in Paris und Bahndirector Schneider, in welcher die eventuelle Annahme der Abt'schen (dreitheiligen) Zahnstange statt der Riggenbach'schen (leiterförmigen) für die Niederwaldbahn Gegenstand der Verhandlung war.

Rückhaltlos erkannte Herr Riggenbach, der Vater der Europäischen Zahnradbahnen, die theoretische Richtigkeit der Abt'schen Zahnstange an. Deren Einführung auf dem Niederwalde steht jedoch der Umstand entgegen, dass dieselbe in der kurzen Zeit, die für den Bau vorgesehen ist, nicht hergestellt werden kann, während die des Systems Riggenbach, wie gesagt, bereits fast fertig gestellt ist.

Dampfer-Verbindung Emden-London.

Der Firma Leichtentritt & Rademeister in Berlin ist seitens der Stadt Emden (wie der „Rhein-Westfäl. Ztg." aus verlässlicher Quelle mitgetheilt wird) die Concession ertheilt zur Errichtung einer Concurrenz-Dampferlinie von Emden nach einem Hafen der Ostküste Englands, auch die Verhandlungen dieser Firma mit einer Englischen Eisenbahn-Gesellschaft (nach der „B. B.-Ztg." der Great Northern Railway) zum Zwecke der Verbindung mit London sind bereits zum Abschluss gelangt. Demnach steht also in nicht zu ferner Zeit eine directe Verbindung der Stadt Emden mit London für den Güter- und gewiss später auch für den Personenverkehr in Aussicht, mit dem Vortheil, dass der Frachtweg ein eben so kurzer, dabei aber um ca. 25 pCt. billiger sein wird, als der über Vlissingen-Queensborough.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Von Seiten der geschäftsführenden Direction ist ausgesprochen und den Vereinsverwaltungen im Circularwege mitgetheilt worden, dass auf die am 2. December 1883 dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr übergebene 10,77 km lange Strecke Gehren-Grossbreitenbach im Verkehre mit den Vereinsbahnen nach Analogie der Bestimmungen sub 2 des § 3 des Vereinsstatuts die Vereinseinrichtungen in gleicher Weise wie auf die Strecke Ilmenau-Gehren (deren Fortsetzung die Strecke Gehren-Grossbreitenbach bildet) Anwendung finden.

Von der Arlbergbahn.

In der Münchener „Allg. Ztg." hat Herr Dr. Wittwer in Regensburg unlängst den Nachweis zu führen versucht, dass die Linie Wien-Bodensee über die Gisela- und Arlbergbahn einmal 116 km länger sei als diejenige über die Bayerischen Bahnen (765 gegen 649 km) und sodann wegen der Höhen erheblich schwierigere und kostspieligere Betriebsverhältnisse habe. Auf Grund eingehender Berechnungen der Reibungsverluste ist Herr Dr. Wittwer zu dem Ergebniss gelangt, dass die Differenz zwischen der Arlberg- und der Bayerischen Route für die Strecke Wien-Bodensee nicht 116, sondern 228 km beträgt, weil 103 km wegen der Steigungen auf der Arlbergbahn und 49 km wegen jener auf der Strecke Bischofshofen-Wörgl hinzugerechnet werden müssen. Es wird daher beschlossen: „Es lässt sich so berechnen, dass die Bayerische Linie um den Werth von 268 km näher ist, als die rein Oesterreichische. Dabei ist jedoch nicht zu vergessen, dass die Curvenwiderstände bei der Arlbergbahn nicht in Berücksichtigung gezogen sind. Diese würden die Ziffer 268 noch erhöhen. Beide Routen gehen bis Wels miteinander und dann führt die eine nach Salzburg und Bregenz, die andere nach Braunau und Lindau. Unreducirt ist die Entfernung Wels-Bregenz 552 km und Wels-Lindau 436, während durch die Reduction die beiden Strecken 719 und 451 km betragen, und es ist also die erstere um neunundfünfzig Procent, also um mehr als die Hälfte länger als die zweite. Von Wien nach Budapest sind 278 km, und so finden wir, dass der Betrieb auf der Bahn Wien-Innsbruck-Bregenz sich nur wenig von demjenigen Budapest-Wien-München-Lindau unterscheidet, und dieser Vorsprung der Bayerischen Linie muss sich naturgemäss auch verspüren lassen, wenn Güter weiter aus Ungarn herkommen."

Das wäre die Arlbergbahn in der Theorie. In der Praxis dürfte sie sich indess anders gestalten, da man in Oesterreich entschlossen ist, auf Kosten jedweder Theorie practische Tarifpolitik zu treiben und über die Arlbergbahn insbesondere die Massenfrachten für den Export, welche von Ungarn über Oesterreich nach dem Westen gehen, nach Möglichkeit zu leiten. Wie sich diese Verhältnisse gestalten werden, das wird auf den bevorstehenden Tarifconferenzen zur Entscheidung gelangen. Auf eine landesübliche Verzinsung des Anlagecapitals wird in Wien von vornherein nicht gerechnet. In den Kreisen der Staatsbahnverwaltung soll die Einnahme der Arlbergbahn auf 15 000 fl. pro Kilometer, d. i. bei 136,6 km auf etwa 2 000 000 fl. jährlich, die Ausgaben auf 50 pCt. der Einnahmen + 1 700 fl. pro Kilometer für stationäre Bedürfnisse, insgesammt etwa auf 1 200 000 fl., die Reineinnahme demgemäss auf 800 000 fl. veranschlagt worden sein, was ungefähr 2 pCt. des Anlagecapitals ausmachen würde.

Die Herren Dr. F. Meissl und Dr. J. Ritter von Küchler, Ministerialsecretäre im Oesterreichischen Handelsministerium, haben eine gedrängte Darstellung der Feier des Tunnel-Durchschlages am Arlberg herausgegeben.

Aus Italien.

Mariano-Cantù.

Der Commune Cantù ist die Concesssion zum Bau und Betrieb dieser Secundärbahn bewilligt worden, zu welcher der Staat auf 35 Jahre einen Zuschuss von 1 000 L. pro 1 km gewährt. Die Länge beträgt 8,3 km und die Kosten (excl. des rollenden Materials) sind auf 775 000 L., d. i. durchschnittlich pro 1 km 93 350 L. veranschlagt worden. Die Bahn soll von Mariano (Strecke Milano-Erba) abzweigen und wird als grösste Steigung 2,7 pCt., als kleinsten Radius 250 m haben; ausser den genannten Endstationen erhält sie noch die Station Vighizzolo.

Gallarate-Laveno.

Ende des laufenden Monats findet die Personalvertheilung und die landespolizeiliche Abnahme statt; die Linie wird in der ersten Hälfte Februar für den Verkehr eröffnet werden.

Treviso-Cornuda.

Man hofft, diese Linie zum 1. März cr. und zwar gleichzeitig für den Personen- und Güterverkehr eröffnen zu können.

(„Monitore delle strade ferrate" No. 2 v. 16./1. 84.)

Französische Eisenbahnen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Direction für den Bau, den Betrieb, die Finanzcontrole und die Statistik in eine einzige Hand, nämlich in diejenige des Mr. Cendre, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, gelegt.

Pyrenäentunnel.

Die zum Studium einer Durchtunnelung der Pyrenäen bestellte Commission, welche zu gleichen Theilen aus Französischen und Spanischen Abgeordneten besteht, hat sich am 15. d. M. versammelt, um einen endgültigen Bericht über diese die Handelsinteressen Frankreichs und Spaniens nahe berührende Frage abzugeben.

Aus Russland.

Ein speciell den Eisenbahn-Interessen gewidmetes Russisches Blatt zählt die im Bau befindlichen oder projectirten Eisenbahnen folgendermassen auf:

Die Jekaterinenbahn (Kriwoirogbahn) von Station Kasanka der Charkow-Nicolajewbahn nach Jekaterinoslaw Station der Losowo-Sebastopolbahn, 217,6 Werst, soll dem öffentlichen Verkehr in voller Ausdehnung im Januar 1884 übergeben werden; es ist nur noch die Dniepr-Brücke nahe bei Katerinoslaw zu vollenden. Diese Bahn wird der Staat in ihrer ganzen Länge betreiben.

Projectirt sind: 1. Die Windaubahn, Fortsetzung der Riga-Tukkumer, etwa 127 Werst. 2. Die Zweigbahn Siedlce-Malkine, 70 Werst, welche die Terespoler Linie mit der von St. Petersburg nach Warschau verbinden soll. 3. Smerinka-Novosielice, 230 Werst, welche die Linien der Südwestbahn mit den Oesterreichisch-Ungarischen verbindet. 4. Die Zweigbahn von Perekop, von dieser Stadt nach der Station Taganscha an der Linie Sebastopol-Losowo führend, 100 Werst. 5. Die Linie Losowo-Penza, 450 Werst, über Balaschow und Serdobsk. 6. Die Eisenbahn von Millerowo, 88 Werst, als Fortsetzung der Lugansker Linie bis zur Koslow-Woronescher Bahn. 7. Die Ost-Donetzbahn, 400 Werst, die Donetz- und Wolgabahn verbindend. 8. Die Novorossisker Bahn, 300 Werst, von der Station Tichorjetzkaja der Rostow Wladikawkasbahn nach Novorossisk am Schwarzen Meere führend, wo ein Hafen eingerichtet werden soll. 9. Die Ufa-Eisenbahn, 500 Werst, von Samara nach Jekaterinenburg. 10. Die Zweigbahn von Stawropol, 50 Werst, diese Stadt mit einer der nächsten Stationen der Rostow-Wladikawkasbahn verbindend.

Diese Projecte umfassen ungefähr 2,315 Werst Bahnlänge.

Amerikanische Correspondenz.

Jahres-Uebersicht.

Die „Railr. Gazette" giebt in ihrer letzten Nummer von 1883 die übliche allgemeine Jahres-Uebersicht über die Eisenbahn-Verhältnisse Nordamerikas und sagt darin am Schlusse:

Die industrielle Production des Jahres 1883 war bei im Allgemeinen nur geringem Nutzertrage aussergewöhnlich gross, muthmasslich im Ganzen bedeutender als je zuvor, weil die Zahl der industriellen Etablissements eine sehr hohe war, wiewohl deren Beschäftigung durchschnittlich den Umfang der früheren Jahre nicht erreichte. Die gute Ernte des Jahres 1882 brachte den Eisenbahnen im Jahre 1883 ebenfalls einen Verkehrszuwachs; denn es verblieb ein erheblicher Vorrath von Weizen, welcher die geringe Ernte des letzteren Jahres ergänzte. Die Eisenbahn-Einnahmen im Süden und Südwesten waren die höchsten dort bisher vorgekommenen und viel höher als 1882; im Nordwesten hielt im Allgemeinen der Zuwachs der Einnahmen ungefähr gleichen Schritt mit der Zunahme der Meilen. Dagegen hat im „fernen Westen" ein beträchtliches Herabgehen der Einnahmen stattgefunden; zwischen dem Mississippi und Pensylvanien haben viele Bahnen Minder-Einnahmen gehabt, obwohl schon das Jahr 1882 nicht günstig für sie gewesen war; im Osten ist, soweit die Einnahmen veröffentlicht sind, allgemein eine gewisse Verbesserung eingetreten. Die Ausgaben haben überall zugenommen, trotzdem die Preise mancher Betriebsmaterialien herunter gegangen sind.

Durch die grosse Meilenzahl der in den letzten Jahren gebauten Bahnen sind letztere jetzt bestrebt, eine Subsistenz zu gewinnen und es wird nicht überraschen, wenn einzelnen dies nicht gelingt. Das einzige bemerkenswerthe Beispiel hiervon ist bis jetzt die Toledo, Cincinnati und St. Louis Bahn, welche noch vor ihrer Eröffnung fallirte.

Es giebt aber eine Anzahl älterer Bahnen, welche grosse Schwierigkeit haben, ihre feststehenden Ausgaben aufzubringen und es wird berichtet, dass eine der grössten Bahnen 3—4 Monate mit Bezahlung ihres Personals im Rückstande ist — ein nicht misszuverstehendes Zeichen ungenügender Einnahmen. Ein fast unausgesetztes Heruntergehen der Course der Eisenbahn-Actien liefert den Beweis, dass das Publikum die Aussichten für ungünstig hält.

Fusionen und Betriebsübernahmen haben im abgelaufenen Jahre nur wenig stattgefunden.

Die Ernte in den Hauptartikeln war nicht befriedigend; Winterweizen war schlecht, Mais meist unter dem Durchschnitt und Baumwolle um $^1/_7$ geringer als 1882. Eine sehr beträchtliche Einschränkung der Eisenproduction hat begonnen, welche begleitet sein muss von einer Einschränkung des Kohlen- und Erzverbrauchs. Auch manche andere Industrie ist gedrückt, die Löhne sind heruntergegangen und eine bedeutende Anzahl von Arbeitern mancher Branchen feiert. Bei der ungewöhnlich geringeren Menge von ländlichen Producten und der Abnahme der Industrieerzeugnisse müssen verminderte Eisenbahntransporte und geschmälerte Einnahmen für die Folge erwartet werden.

Sofern der Ueberschuss an Bevölkerung, welcher bei Eisenbahn- und anderen Bauten und in mancher Fabrikation bisher beschäftigt gewesen, sogleich zur landwirthschaftlichen Beschäftigung übergehen könnte, so würde vermuthlich binnen

Kurzem wieder gesunde Thätigkeit und allgemeine Prosperität entstehen, ausgenommen, dass viele Capitalanlagen ertragslos blieben. Aber dieser Uebergang von einer Industrie zur andern ist gewöhnlich ein sehr langsamer. Ein Mechaniker pflegt nicht seine Facharbeit wegen geringer Beschäftigung während einiger Monate oder selbst eines ganzen Jahres mit Arbeit auf der Farm zu tauschen.

Ein ausgedehntes neues Territorium ist im letzten Jahre der Cultivirung zugänglich gemacht und eine bedeutende Einwanderung dorthin hat stattgefunden; gleichwohl hat die Entwicklung daselbst und die Vorbereitung dazu nicht den gewöhnlich vorausgesetzten Umfang gehabt. Die ungeheuren Flächen der nominell an sogenannte „wirkliche Ansiedler" verkauften Regierungsländereien sind in der That hauptsächlich in die Hände von Speculanten gekommen und nur der kleinste Theil wird von den gegenwärtigen Besitzern cultivirt werden. Von dem grösseren oder geringeren Zuzug nach diesen und den noch uncultivirten älteren Ländereien im bevorstehenden Frühling wird es vermuthlich abhängen, ob die gegenwärtige Depression ab- oder zunimmt. Auch der Ausfall der nächsten Ernte wird hierbei von grossem Einfluss sein; doch ist gegenwärtig noch keine Aussicht dazu, dass im Jahre 1884 ein grösseres Territorium als 1883 unter Cultur sein werde. Der jetzige Ueberfluss an Capital ladet indessen zu weiteren Fortschritten im Ackerbau und in der Industrie ein.

Locomotivführer-Strike.

Auf dem westlich vom Oberen See belegenen Theile der Canadian Pacific Bahn ist ein Strike der Führer ausgebrochen, dessen Ursachen jedoch bis jetzt nicht veröffentlicht sind. Nach Angabe der Verwaltung war der Durchschnittsverdienst im November pr. 130 D. (= 520 *M*), also weit über dem gewöhnlichen Durchschnitt der Führerlöhne. Freilich wird der verkehrsreiche Monat November vermuthlich von den Leuten aussergewöhnliche Thätigkeit verlangt und ihnen, bei der Bezahlung nach Meilen, besonders hohe Einnahmen gebracht haben; darauf folgen aber 3 bis 4 Monate, in denen die Bahn so zu sagen eingewintert ist, einen nur sehr geringen Verkehr hat und dem Zugpersonal nicht genügende Beschäftigung, folglich auch nicht ausreichenden Verdienst bringt, um in dem exceptionell theuern Manitoba leben zu können.

Die Strikenden finden, da sie nicht vorher ihre Beschwerden in der festgesetzten Form auszugleichen versucht haben, durch den bestehenden Führerverein keine Unterstützung, wohl aber Sympathie bei der Bevölkerung von Manitoba, weil diese glaubt, dass der Strike von den oberen Bahnbeamten provocirt sei, um einen Vorwand zu haben, den muthmasslich nicht die Kosten deckenden Betrieb während des Winters einzustellen! Letzteres hiesse die vereinzelten Ansiedlungen von Winnipeg bis zum Felsengebirge von aller Verbindung mit der übrigen Welt abschneiden und ihnen den Bezug mancher Bedürfnisse zu entziehen, namentlich der Kohlen, die ihnen so nöthig sind wie das liebe Brot.

Eine derartige Politik wäre indess ganz gegen das Interesse der Bahn, da hierdurch die Besiedlung der grossen derselben dort gehörigen Ländereien einen Rückschlag bekommen könnte. Allerdings wird der Betrieb im Winter auf das äusserste Mass beschränkt und während der gewöhnlichen grossen Schneestürme zeitweise ganz eingestellt werden müssen.

Eisenbahn-Hôtels.

Die Atchison, Topeka und Santa Fé Eisenbahn-Gesellschaft hat den Bau ihres neuen Hôtels auf ihrer westlichen Endstation, Guaymas, am Meerbusen von Californien, begonnen. Es wird ein sehr schönes Bauwerk werden und in der Vollkommenheit der Einrichtungen gewiss rivalisiren mit dem Grand Hôtel der Gesellschaft zu Las Vegas Hot Springs. Die Lage, auf einem Hügel unmittelbar am Wasser, ist eine der trefflichsten an jenem Golf, mit fortwährendem kühlen Luftzuge vom Wasser her und frei von dem Dunst und der Hitze der Stadt, von welcher die Stelle 1½ Miles entfernt liegt. Die neue Strassenbahn wird sich bis zu dem Etablissement erstrecken, welches, mit der beabsichtigten Hineinführung des Wassers von San José de Guaymas, ausnehmend prächtig hergestellt werden kann in der üppigen tropischen Vegetation der Küste mit ihren Orangebäumen, Cocosnuss- und Dattel-Palmen. Das Hôtel wird 150 Zimmer enthalten und verbunden sein mit schönen Bädern in der See, deren Wasser den ganzen Winter hindurch eine angenehme Temperatur hat. Ein Dampfschiff wird den Gästen zur Verfügung stehen. Die Landschaft des Guaymas-Hafens ist eben so malerisch, wie die des Monet Desert und es ist zu erwarten, dass die Gesellschaft im Stande sein wird, nach Guaymas einen grossen Theil der Vergnügungs-Reisenden heranzuziehen, welche gegenwärtig jeden Winter den Continent nach Californien zur Aufsuchung eines milderen Klimas durchfahren, da das Klima von Guaymas den ganzen Winter hindurch gleichmässig und sommerlich ist und die Bay, die zu dieser Saison niemals von Stürmen heimgesucht wird, überfüllt ist von Austern und den schönsten Fischen und die prächtigste Gelegenheit für Segel- und anderen Wasser-Sport bietet. In der Nähe giebt es ausgedehnte, speciell zum Obst- und Gemüsebau für den Markt angelegte Gärten und da dort die beste Jahreszeit für alle nördlichen Gartenerzeugnisse im Winter ist, so kann die Küche des Hôtels vorzüglich versorgt werden.

Die Aussicht für die Entwickelung eines Lieblings-Winter-Aufenthaltes in Guaymas erscheint hiernach als eine vortreffliche.

(„Railr. Gazette".)

Neue Durchgangslinie.

Für den schon viel umworbenen Verkehr zwischen New-York und Chicago ist wiederum eine neue Concurrenz eingetreten durch die nun zur Durchgangs- (trunk-) Linie gewordene New York, West Shore und Buffalo Bahn, auf welcher vom 1. Januar ab via Buffalo, Suspension Bridge, Detroit und Durand nach Chicago (im Ganzen 998 Miles) Pullmann-Wagen durchlaufen. Die Fahrtdauer für die zunächst eingeführten Züge wird in östlicher Richtung 36½, in westlicher 37 Stunden betragen, also etwas mehr als die der gewöhnlichen Züge der 954 resp. 961 Miles langen, nächsten Concurrenz-Routen, doch wird die vortreffliche Ausrüstung der neuen Linie ein Anziehungsmittel sein, und die Schnelligkeit ihrer Züge wird demnächst, wenn dieselbe längere Zeit in Betrieb ist, eine grössere werden.

Auf der genannten Route laufen auch zwischen Boston und Chicago Durchgangs-Pullmann-Wagen.

Literatur.

Technische Presse. Die Redaction der in New-York erscheinenden „Railroad Gazette," welche mit diesem Jahre ihren 28. Jahrgang antritt, zeigt an, dass ihr langjähriger Mitarbeiter M. N. Forney aus der Redaction zurücktritt, jedoch noch an der Zeitung financiell betheiligt bleibt.

Die „Zeitschrift des Elektrotechnischen Vereines in Wien" ist mit 1. Januar 1874 in den Verlag von A. Hartleben in Wien übergegangen und erscheint nunmehr unter dem Titel „Zeitschrift für Elektrotechnik" unter der Redaction des K. K. Telegraphen-Commissärs J. Kareis. Die Stellung, welche sich das genannte Blatt schon in seinem ersten Jahrgange in der Fachliteratur erworben, wird jetzt bedeutend durch den Umstand gehoben, dass es in die Hand eines Verlegers gekommen, der seine Leistungsfähigkeit gerade auf elektrischem Gebiete im letzten Jahre in umfassender Weise bewiesen. Das Programm der „Zeitschrift für Elektrotechnik" wurde bedeutend erweitert.

Miscellen.

Weltmeridian und Weltzeit.

In dem December-Hefte des „Archivs für Post und Telegraphie" (Beiheft zum Amtsblatt des Reichs-Postamts) befindet sich ein Aufsatz über „Weltmeridian und Weltzeit" vom Herrn Rechnungs-Rath Struve in Berlin, den langjährigen Bearbeiter des Reichskursbuchs. Darin wird nach eingehender Prüfung der dieses Thema betreffenden Vorschläge des geodätischen Congresses, sowie der Regierung der Vereinigten Staaten auch in Erwägung erzogen, auf welche Weise und unter welchen Bedingungen beide Einrichtungen in den Eisenbahn- sowie in den Telegraphenverkehr einführbar sind.

Es ist in dieser Zeitschrift schon oft auseinander gesetzt worden, dass das Fahrplanwesen der Eisenbahnen in Deutschland wie in keinem anderen Lande unter dem Uebelstande doppelter Zeiten (solcher für den innern und für den äussern Dienst) leidet; eben darum kann den Eisenbahnen an der Einführung der Weltzeit nur in dem Falle gelegen sein, wenn dadurch jene doppelte Zeitrechnung (der öffentlichen und der Dienst-Fahrpläne) beseitigt wird. Dieser Fall würde, wie der obige Aufsatz hervorhebt, allerdings eintreten, wenn den Römischen und Amerikanischen Vorschlägen entsprechend die durch den Meridian bei Stargard in Pommern bestimmte Zeit (statt der Berliner bezw. Orts-Zeit) in alle dienstlichen und öffentlichen Fahrpläne eingeführt würde. Dem Bedürfnisse nach Ortszeit könnte, wo solches hervortritt, leicht dadurch Rechnung getragen werden, dass in den Fahrplänen vor jeder Station diejenige Minutenzahl mit + oder − Zeichen angegeben wird, um welche die Fahrplanzeiten zu erhöhen oder zu erniedrigen sind, um die Ortszeit der betr. Stationen zu erhalten.

Die Ausgleichung der Zeiten bei den Eisenbahnanschlüssen fremder Bahnen — für welche jetzt die verschiedensten Zeitunterschiede zu berücksichtigen sind, — machte sich dann gewissermassen von selbst, da man nur zu beachten hätte, dass bei dem Uebergange von Deutschen auf fremde Bahnen gegen Westen (Frankreich, Niederland, Belgien) die Deutsche Zeit um 1 Stunde zu erniedrigen, gegen Osten (Russland) um 1 Stunde zu erhöhen ist.

Sehr bequem würde sich dies dadurch zum Ausdruck bringen lassen, dass man in den Fahrplänen rechts neben den Namen der westlichen Grenzstation ein —Zeichen, der östlichen Grenzstation ein + Zeichen setzt. Verviers würde danach in dem Belgischen Fahrplane mit +, in dem Deutschen Fahrplane mit −, Eydtkuhnen in dem Deutschen Fahrplane mit +, in dem Russischen Fahrplane mit — erscheinen.

Beilage zu No. 7. Berlin, am 23. Januar 1884.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Frachtberechnung ohne Tarif-Apparat.

I.

Die grosse Zahl und die Schwierigkeit des Verständnisses der im Gebrauch befindlichen Tarife — stetig wachsend mit der Menge und Ausdehnung der Verkehrsbeziehungen — lassen eine Beschränkung, besser eine Beseitigung der Tarifcompendien, und den Ersatz derselben durch eine einfache Formel als eine dringende Aufgabe unserer Zeit erscheinen. Ich bitte sich meiner früheren Arbeiten zu erinnern, welche der Lösung dieser Frage gelten und unter Anderem die in der No. 37 des Jahres 1878 der Vereinszeitung anlässlich des Berner Congresses unter der Aufschrift: „Der Europäische Eisenbahn-Tarifverband" veröffentlichte Darstellung der principiellen Lösung nachzusehen. Ich schulde den Lesern noch den Beweis der praktischen Durchführbarkeit und werde denselben unter Benutzung von zwei verschiedenen Rechnungsformen erbringen.

Es handelt sich im Wesentlichen darum, eine rationelle Frachtberechnung ohne Tarifapparat für alle Güter einzuführen, welche die springenden Frachtsätze (Minimum und Maximum) ausschliesst, d. h. für jedes Mehrgewicht unter Anwendung eines mit dem wachsenden Gewicht abnehmenden Steigerungsverhältnisses auch mehr berechnet; sodann soll an Stelle der jetzigen lückenhaften eine vollständige, sich selbst berichtigende und ergänzende Classification gesetzt werden.

Die volle Ausnutzung, die Belastung der Wagen nach ihrer Tragkraftziffer ergiebt das günstigste Verhältniss zwischen der Nutzlast und todten Last, wird zu den relativ höchsten Frachterträgnissen führen und erscheint es daher begründet, für verschiedene, je eine Sendung bildende Gewichte verschiedene kilometrische Einheitssätze einzuführen, und zwar, von dem Wagenladungssatz ausgehend, continuirlich zunehmend im Verhältniss der Abnahme der gleichzeitig zur Beförderung aufgelieferten Gewichtsmengen.

Die Frachtberechnung wird auf den Begriff der Wagenladung bezogen.

Bei der Definition desselben ist zu berücksichtigen, dass die Güter specifisch ungleich schwer sind, und hierdurch sowie durch ihre Formen den Laderaum mit sehr verschiedenen Nutzgewichten ausfüllen; dass ferner sehr viel im Laderaum von einander abweichende Wagentypen im Verkehr sind und die Billigkeit dem Publikum gegenüber sowie die Rücksicht auf Verwendungsfähigkeit für die Eisenbahn in Rechnung gezogen werden müssen. Unter Wagenladung ist die Benutzung des gesammten vorhandenen Laderaumes eines Wagens mit einem festgesetzten Normalgewicht pro Kubikmeter verstanden; man findet also für jeden einzelnen Wagen dessen Wagenladungsziffer, wenn man die auf der Aussenwand zu vermerkende Cubikmeterzahl mit dem angenommenen Normalgewicht eines Cubikmeters Waare (z. B. mit 200 kg) multiplicirt. Zur Vermeidung von masslosen Anforderungen an den Laderaum des einzelnen Wagens muss der Tarif eine normale Grenze für die Beladefähigkeit derart festsetzen, dass sie für alle Wagentypen anwendbar ist. Für die Construction des Normalwagens ist lediglich die Rücksicht auf das günstigste Verhältniss zwischen Nutz- und todter Last entscheidend, und dürfte der bedeckt gebaute Wagen mit lichten Kastenmassen von 7 auf 2,55 und 2,25 m d. h. 40 cbm rund als entsprechend anzusehen sein. Diese Zahl mit 200 kg multiplicirt setzt den Begriff einer Normalwagenladung auf 8 000 kg oder 8 t fest. Grössere Wagen zu fordern, um diese Normalwagenladung darin unterzubringen, soll das Publikum, kleinere zu diesem Zweck zu stellen die Bahn nicht berechtigt sein; bezw. muss letztere verpflichtet werden, den erforderlichen Laderaum für 8 t Normalgut so zu berechnen, als ob nur ein Wagen zur Verwendung gekommen sei. Hierdurch ist die Verwerthung auch der kleinsten Typen möglich.*)

*) Da der lichte Raum der meisten im Gebrauch befindlichen gedeckten Wagen nur um wenige Cubikmeter von der genannten Normalzahl 40 differirt, müsste die Benutzung zweier Wagen zur Unterbringung einer Normalladung von 8 t mit Raumverschwendung resp. mangelhafter Wagenausnutzung verbunden sein; die kleinen Wagentypen müssten deshalb, um möglichst rationell ausgenutzt zu werden, nur in bedingtem Masse und nicht auf allen Stationen zur Verwendung gebracht werden, was schwierig durchzuführen sein möchte. (Anm. d. Red.).

Der Frachtbetrag, welcher der Eisenbahn für einen bestimmten Transport zu zahlen ist, setzt sich nach dem vorliegenden, in Vorschlag gebrachten System, aus folgenden einzelnen Factoren zusammen:

1. Vergütung für die eigentliche Transportausführung, abhängig von dem zu befördernden Gewicht und der Länge des Transportweges;

2. den Expeditionsgebühren für den Eingang des Gutes, Spedition, Verladung, Entladung und event. Wagenmiethe; diese sind einmal zu erheben, weil unabhängig von der Weglänge, und richten sich nach dem aufgegebenen Gewicht resp. dem beanspruchten Laderaum;

3. dem Classificationszuschlag (Werthzuschlag) für diejenigen Installationen, Inventarien, Sicherheitsvorkehrungen gegen Verderb und Beraubung, welche auf das Risico der Lagerung sowie der unter 2 aufgeführten Manipulationen Bezug haben; der Massstab für die Erhebung ist der Werth der Waaren. Eine besondere Werthversicherung fällt hiernach fort, da die Bahn bis zur Höhe des declarirten Werthes haftpflichtig wird;

4. dem Transport-Versicherungszuschlag für das mit der Transportausführung zusammenhängende Risico, welches mit dem Werthe und der Weglänge wächst. Die Lieferfristgarantie wird auf alle Güter übertragen gedacht; eine besondere Versicherung findet nicht mehr statt.

Die bisherigen Bezeichnungen „Stückgut und Wagenladung", die erstere bei gleichzeitiger Aufgabe von weniger als 5 000 kg, dürften zu ändern und den im Handel üblichen Bezeichnungen anzupassen sein. Ich führe deshalb hier für die gleichzeitig an eine Adresse und einen Bestimmungsort aufgegebenen Sendungen folgende Bezeichnungen ein:

bis 2 000 kg = Kleinverkehr,
„ 5 000 „ = Mittelverkehr,
„ 8 000 „ = Grossverkehr,
darüber = Wagenladungsverkehr.

Die Bezeichnung „Tonne" für je volle 1 000 kg wird der Kürze wegen beibehalten, und ist zu bemerken, dass die Zahlen für alle in die erste Tonne fallenden Gewichte aus Einern, Zehnern und Hunderten bestehen, sowie dass stets die Tausendziffer die Bezeichnung für die mit ihr abschliessende (also rückwärts liegende) Tonne abgiebt, so dass also bei allen Gewichten, welche aus Tausendern und überschiessenden Kilogrammen bestehen, diese letzteren in die folgende Tonne fallen und der gesammte Transport der letzteren zugehört; z. B.: 3 725 kg bestehen aus drei vollen Tonnen und einem Rest, gehören somit dieses Restes wegen in die vierte Tonne.

Endlich sei bemerkt, dass alle angewendeten Grund- und Verhältnisszahlen lediglich beispielsweise gewählt, im Uebrigen aber vielfacher Modificationen zur Erreichung eines beabsichtigten finanziellen oder wirthschaftlichen Zweckes fähig sind.

I. Transportkostenberechnung (mittelst Tonnenkilometer- oder Pfennig-Kilometertarif).

A. Der Tonnen-Kilometertarif. Die Definition desselben liegt im Namen; ein concretes Beispiel für seine Bildung ist folgendes:

Der kilometrische Frachtsatz (Grundtaxe) für die achte Tonne sei 6,5 ₰, und für jede weniger aufgegebene Tonne würde der kilometrische Frachtsatz um 0,5 ₰ erhöht (Querspalte a des folgenden Schemas). Durch Multiplication mit der zugehörenden Tonnenziffer ergiebt sich das kilometrische Frachtmaximum, der Vollsatz (Querspalte b) für die betreffende volle Tonne. Für jede die achte überschreitende Tonne sei der kilometrische Vollsatz um 2 ₰ gesteigert. Diese Vollzahlen sind zum Zweck der Frachtberechnung einfach abzulesen auch für den Fall, dass das aufgegebene Gewicht aus vollen Tonnen und überschiessenden Kilogrammen besteht. Die Unterschiede zwischen den aufeinander folgenden (Maximal-) oder Vollsätzen ergeben (in Querspalte c) den kilometrischen Theilsatz für jede Tonne, der auf ein Kilogramm bezogen — d. h. unter Abstrich dreier Decimalstellen — diejenige Zahl bietet, mit welcher die Zahl der volle Tonnen überschiessenden Kilogramm zu multipliciren ist.

Wenn man, wie dies bisher geschieht, die Gewichtszahlen auf volle Zehner aufrundet, lässt man die Null der Einerstelle unberücksichtigt und schneidet nur zwei Decimalstellen ab:

Tarifschema.

	Klein-verkehr		Mittelverkehr			Grossverkehr			Wagenladungs-verkehr			
	1-1 000-2 000		3 000-4 000-5 000			6 000-7 000-8 000			9 000-10 000-11 000			
Für die	1. ₰	2. ₰	3. ₰	4. ₰	5. ₰	6. ₰	7. ₰	8. ₰	9. ₰	10. ₰	11. ₰	Tonnen bis zur Tragkraftziffer des Wagens
a) ist die kilometrische Grundtaxe pro Tonne	10	9,5	9	8,5	8	7,5	7	6,5	—	—	—	
b) des kilometrischen Vollsatzes pro Tonne	10	19	27	34	40	45	49	52	54	56	58	
c) der kilometrische Theilsatz pro Tonne ist	10	9	8	7	6	5	4	3	2	2	2	

daher auf Einer Kilogramm unter Abstrich von drei Decimalstellen von dem Rest der Gewichtszahl
„ „ Zehner „ „ „ „ zwei „ „ „ „ „ „ bezogen.

Beispiele:

Für	75 kg	ist der kilometrische Frachtsatz	0,075 ₰
auf	80 „	aufgerundet	0,08 „
Für	396 „	. . . .	0,396 „
auf	400 „	aufgerundet	0,40 „
Für	5 346 „		
	5 000 „	. . . .	40,00 „ (Spalte b 5. Tonne)
	346 kg		
auf	350 „	aufgerundet = 0,35 × 5 = .	1,75 „ (Spalte c 6. Tonne)
			41,75 ₰ rund 42 ₰

Regeln für die Frachtberechnung für jede Gewichtszahl.

Für Gewichte von 1 000 kg und darüber wird der correspondirende kilometrische Frachtsatz für volle Tonnen in Spalte b abgelesen. Gewichte unter 1 000 kg werden mit dem Theilsatze der 1. Tonne, volle Tausend überschiessende Reste der Gewichtszahl mit dem Theilsatze der Tonne, in welche sie gehören (Spalte c) multiplicirt und dem zugehörenden Vollsatze zugezählt.

Ist der Theilsatz einer Tonne gleich 10, so bildet die Gewichtszahl selbst, nach Abstrich der Decimalstellen, den kilometrischen Frachtsatz.

Pfennigbrüche unter 1/2 werden bei der Berechnung nicht berücksichtigt, von 1/2 und darüber voll gerechnet.

Die Transportkosten ergeben sich durch Multiplication des so gefundenen kilometrischen Frachtsatzes mit der Zahl der Transportkilometer; als Minimum kommen 10 ₰ zur Erhebung.

Beispiele:

1. 93 kg auf 125 km . . . . . . = 0,93 × 125 ₰ = 1,16 M.
   abgerundet 100 kg auf 125 km . . . . = 1,25 „
2. 4 000 kg auf 125 km . . . . . = 34 × 125 ₰ = 42,50 „
3. 5 375 „ „ 125 „
   5 000 „ . . . . = 40
   Rest 375 kg rund 380 = 0,38 × 5 = 1,9 = 2
   42 × 125 „ = 52,50 „

Nach einiger Uebung wird man sich des Schemas selbst nicht mehr zu bedienen nöthig haben, da man recht wohl im Gedächtniss festhalten kann, dass für alle Sendungen unter 1 000 kg die Gewichtszahl auch der kilometrische Frachtsatz, für die übrigen Gewichte aber lediglich die Kenntniss der fett gedruckten Zahlen erforderlich ist.

B. Der Pfennig-Kilometer-Tarif.

Die Definition desselben giebt der Name. Da für die Berechnung des kilometrischen Frachtsatzes sich eine ausserordentliche Leichtigkeit bei Annahme der kilometrischen Grundtaxe von 10 durch Abstreichen zweier Stellen von der Gewichtszahl ergiebt, wird in dem folgenden Schema für den Pfennigtarif dies für den gesammten Kleinverkehr (1. und 2. Tonne) benutzt werden.

	Klein-verkehr		Mittelverkehr			Grossverkehr			Wagenladungsverkehr				
Für die	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	etc.	Tonne
ist die kilometrische Grundtaxe . .	10	10	9	8	7	6,75	6,50	6,25	—	—	—	—	
kilometrische Volltaxe	10	20	—	—	35	—	—	50	—	55	57	59	
Taxgrenzen der verschiedenen Verkehre und Pfennige	1—20		20—35			35—50			50—55		55—57	57—59	
daher sind zu vertheilen Pfennige auf Kilometer	20 auf 2 000		15 auf 3 000			15 auf 3 000			5 auf 2 000		2 auf 1 000	etc.	
somit werden Kilogramm transportirt pro Pfennig und Kilometer .	100		200			200			400		500		Kilogramm
bezw. es kosten je 100 kg pro Kilometer	1		1/2			1/2			1/4		1/5		**Pfennig**

In einer fortlaufenden Reihe dargestellt, würde das Tarifschema folgendes sein:

Es werden tranzportirt auf 1 km:

Classe	Kilogramm	für Pfennig	je 100 kg	Classe	Kilogramm	für Pfennig	je 100 kg
Kleinverkehr	100	1	1 Pfennig	Mittelverkehr	4 200	31	1/2 Pfennig
	200	2			4 400	32	
	300	3			4 600	33	
	400	4			4 800	34	
	500	5			5 000	35	
	600	6		Grossverkehr	5 200	36	1/2 Pfennig
	700	7			5 400	37	
	800	8			5 600	38	
	900	9			5 800	39	
	1 000	10			6 000	40	
	1 100	11			6 200	41	
	1 200	12			6 400	42	
	1 300	13			6 600	43	
	1 400	14			6 800	44	
	1 500	15			7 000	45	
	1 600	16			7 200	46	
	1 700	17			7 400	47	
	1 800	18			7 600	48	
	1 900	19			7 800	49	
	2 000	20			8 000	50	
Mittelverkehr	2 200	21	1/2 Pfennig	Wagenladungsverkehr	8 400	51	1/4 Pfennig
	2 400	22			8 800	52	
	2 600	23			9 200	53	
	2 800	24			9 600	54	
	3 000	25			10 000	55	
	3 200	26			10 500	56	1/5 Pfg.
	3 400	27			11 000	57	
	3 600	28			11 500	58	
	3 800	29			12 000	59	
	4 000	30					

bis zur Tragkraftziffer des Waggons.

Beispiele für das Auffinden der kilometrischen Frachtsätze.

a) Wenn man die ganze Tarifreihe gebildet hat:

1. unter 2 000 kg bei Aufrundung auf volle Zehner, durch Weglassen der Einerstelle und Abstrich zweier Stellen von der Gewichtszahl;
2. für 3 265 rund 3 270 kg
   3 200 kg . . = 26,00 ₰
   70 „ $= \frac{70}{2} =$ 0,35 „
   26,35 ₰;
3. für 9 293 rund 9 300 kg
   9 200 kg . . . = 53,00 ₰
   100 „ $= \frac{100}{4} =$ 0,25 „
   53,25 ₰;
4. für 11 565 rund 11 570 kg
   11 500 kg . . = 58,00 ₰
   70 „ $= \frac{70}{5} =$ 0,14 „
   58,14 ₰.

b) Ohne Tarifreihe, unter Benutzung der Notiz der Maximal- und Theilsätze der Verkehre (fette Zahlen):

1. wie oben;
2. für 3 265 rund 3 270 kg
   2 000 kg . . . = 20,00 ₰
   1 270 „ $= \frac{1270}{2} =$ 6,35 „
   26,35 ₰;
3. für 9 293 rund 9 300 kg
   8 000 kg . . . = 50,00 ₰
   1 300 „ $= \frac{1300}{4} =$ 3,25 „
   53,25 ₰;
4. für 11 565 rund 11 570 kg
   10 000 kg . . . = 55,00 ₰
   1 570 „ $= \frac{1570}{5} -$ 3,14 „
   58,14 ₰.

Regeln für die Frachtberechnung.

Die Gewichtszahl wird auf volle Zehner abgerundet, die Null in der Einerstelle nicht berücksichtigt.

Für den Kleinverkehr ergiebt die Gewichtszahl nach Abstrich von zwei Decimalstellen den kilometrischen Frachtsatz; für alle übrigen Gewichte findet man denselben:

a) unter Benutzung einer Tarifreihe durch Ablesen des passenden oder nächst niederen Satzes und Hinzuzählen von ½ resp. ¼, ⅕ des Restes der Gewichtszahl;

b) ohne Benutzung einer Tarifreihe, durch Entnahme der Volltaxe der nächst niederen Verkehrsclasse plus resp. ½, ¼, ⅕ des Restes der Gewichtszahl.

Die Transportkosten werden durch Multiplication des kilometrischen Frachtsatzes mit der Zahl der Transportkilometer gefunden.

Die Erstellung der beiden Tarifschemata aus den Elementen der kilometrischen Grundtaxe und der Steigerungszahlen abwärts und aufwärts ist in Anleitung des Vorstehenden leicht.

Meinerseits wird auf diesen Umstand, als einen für die Zukunft des Verkehrs- speciell des Tarifwesens entscheidenden, ein grosses Gewicht gelegt: ist die kilometrische Entfernung von irgend einem Punkte nach irgend einem anderen bekannt, kann die Fracht ohne irgend welches Tarifheft berechnet, ein Geschäft calculirt und abgeschlossen werden.

Die Erstellung des Schema ist Jedermann möglich und kann popularisirt werden, indem dieselbe methodisch, wie irgend eine andere der elementaren Rechnungsaufgaben in der Schule gelehrt wird.

Es genügt, statt jedes Druckwerkes, statt aller Tarifbüreaus, dass der Verkehrsleiter, wenn Tarifänderungen erforderlich werden, diese durch eine Zeitungsnotiz (welche heute erforderlich ist, um den neuen Tarif oder Nachtrag anzukündigen), sogleich ziffermässig erledigt und alle Welt ist genügend informirt, um den neuen Tarif in einer Minute selbst zu erstellen oder zu ändern.

Zum Rechnen genügt die Reproduction der vorn fett gedruckten Zahlenreihen.

A.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	etc. Tonne
10	19	27	34	40	45	49	52	54	56	Vollsatz-Pfennige
10	9	8	7	6	5	4	3	2	2	TheilsatzTausendstel

Zur Benutzung des Pfennig-Kilometertarifes genügt eine Notiz in Form des folgenden Bildes:

B.

Verkehr	Voll- satz Pfennige	Theil- satz Pfennige
bis 2 000 kg	—	1
„ 5 000 „	20	½
„ 8 000 „	35	½
„ 10 000 „	50	¼
darüber	55	⅕

C. Für Eil- und Expressgüter

ist der kilometrische Frachtsatz zu verdoppeln bezw. zu verdreifachen.

D. Ausnahmetarife.

In keinem Tarifsystem lassen sich die Ausnahmen für gewisse Wagenladungsgüter vermeiden; es würde sogar bedenklich sein, in der Absicht zu uniformiren die Ausnahmen allzusehr zu beschränken und zusammen zu legen, was mit einander nichts gemein hat.

Es genügt für die Frachtberechnung derselben, den kilometrischen Frachtsatz pro Tonne und Angabe der Minimal-Wagenbelastung zu wissen: z. B. Roheisen und Kohlen 10 t 30 ₰, Stabeisen etc. 40 ₰; hundert solcher Tarife würden zwanzig Zeilen eines Zeitungsinserates beanspruchen.

Durch Multiplication mit der Transport-Kilometerzahl ergeben sich die Transportkosten.

E. Transit-, Export-, Importtarife.

Sollen für diese Transportgattungen Frachtermässigung zugestanden werden, was mit Rücksicht auf die internationale Concurrenz und die Sorge für die eigenen Häfen oft unabweislich ist, wird ein zweiter Tarif keinesfalls hierdurch absolut erforderlich. Vielleicht genügte zu bestimmen, dass die Ermässigung ¼, ⅓, ⅕ oder 10, 25, 50 etc. Procent des normalen Transportsatzes betragen soll.

Sollte man vorziehen, besondere Reihen für den einen oder anderen der genannten Zwecke zu bilden, so ist dies nach dem Vorgesagten leicht durch Publikation der Elemente zu erreichen.

F. Sperrige Güter sind solche, welche einen Kubikmeter Laderaum nicht mit 200 kg ausnutzen; solche Güter zahlen nach Massgabe des von ihnen beanspruchten Raumverhältnisses das 1½ oder 2fache des Normalgutsatzes.

II. Expeditionsgebühren. Dieselben bilden die Entschädigung für die bereits genannten Manipulationen incl. der Schreibarbeiten, jedoch excl. der Besorgung ins Haus. Für alle eisenbahnseitig auf- und abgeladenen Güter wären zu berechnen: 1 ₰ für je 10 angefangene Kilogramm, Minimum 10 ₰; bei Sendungen von 5 000 kg und darüber treten 2 ℳ Wagengestellungskosten hinzu. Ist Beladung seitens des Versenders, Entladung seitens des Empfängers eisenbahnseitig gestattet oder gefordert, werden im Gross- und Wagenladungsverkehr 8 ℳ Wagenmiethe und 20 ₰ Schreibgebühr erhoben.

III. Werthzuschlag (Classification). Die Declaration des Werthes der Güter ist obligatorisch und hat im Frachtbrief richtig und deutlich zu erfolgen; von demselben erhebt die Eisenbahn ein Tausendstel (1 ‰) als Werthzuschlag, im Minimum 5 ₰. Die Eisenbahn übernimmt die Haftpflicht für den nachweislichen Schaden (während eines Transportes) bis zur Höhe des declarirten Werthes.

Durch Einführung dieser Classification sind auch die Anträge bezüglich der Einführung einer zweiten Stückgutclasse erledigt.

IV. Transport-Versicherungszuschlag. Für jede angefangenen hundert Kilometer wird $\frac{1}{10}$ ‰ (ein Zehntel pro Mille) des declarirten Werthes, und mindestens 5 ₰ erhoben.

Frachtberechnung und Vergleich.

Die Gesammtkosten für die Fracht ergeben sich durch Addition:

I. der Transportkosten,
II. der Expeditionsgebühren,
III. des Werthzuschlages.
IV. des Transport-Versicherungszuschlages.

1. 35 kg von 45 ℳ Werth auf 20 km.

I. 35 rund 40 = 0,04 × 20 ₰ = 8 ₰	min. 10 ₰
II. 1 ₰ für 10 kg = 4 ₰	„ 10 „
III $^{4500}/_{1000}$ = 4,50 ₰	„ 5 „
IV. $^{1}/_{10}$ von 8,5 = 0,85	„ 5 „
Summa	30 ₰
Localtarif Elsass-Lothringer Bahn	30 ₰.

2. 83 kg von 200 ℳ Werth auf 325 km.

I. 83 rund 90 = 0,9 × 325 ₰ = 2,39 ₰ . . . =	2,93 ℳ
II. 1 ₰ für 10 kg, für 90 = 9 . . . . —	0,10 „
III. $^{20000}/_{1000}$ ₰ . . . . =	0,20 „
IV. $^{1}/_{10}$ × 20 = 2 × 4 = 8	0,08 „
Summa	3,31 ℳ
rund	3,35 ℳ
Localtarif Elsass-Lothringer Bahn	3,40 ℳ

Vergleichende Zusammenstellung

der Frachten bei Annahme des Normalwerthes 1,20 ℳ pro Kilogramm auf eine Entfernung von 400 km.

Gewicht in Kilogramm	Nach dem Tonnen-kilometer-Tarif ℳ	Nach dem Pfennig-Tarif ℳ	Nach dem Elsass-Lothringer Tarif ℳ
10 . . .	0,60	0,60	0,50
100 . . .	4,30	4,30	4,60
1 000 . . .	42,70	42,70	46,00
2 000 . . .	81,40	85,40	92,00
3 000 . . .	116,05	108,05	138,00
3 130 . . .	119,65	111,65	144,00
4 000 . . .	146,75	130,75	144,00
5 000 . . .	175,40	155,40	144,00
6 000 . . .	198,10	178,10	172,80
7 000 . . .	216,80	200,80	201,60
8 000 . . .	231,45	223,45	230,40
8 750 . . .	236,60	230,60	252,00
9 000 . . .	242,15	236,15	252,00
10 000 . . .	252,50	246,80	252,00
55 110 . . .	1 708,20	1 612,50	1 677,90
im Mittel 1 000 .	30,80	29,20	30,40

Im Elsass-Lothringischen Localtarif sind auf 400 km die Gewichte

von 3 130 bis 5 000 kg = 1 870 kg,
„ 8 750 „ 10 000 „ = 1 250 „
d. h. 3 120 kg

ohne Steigerung; mit den Entfernungen wechselt diese Zahl:

auf 200 km z. B. sind es 3 220 kg,
„ 100 „ . . . . . . 3 300 „

etc.

II.

Das Vorgetragene wird die Leser überzeugt haben, dass man durch mein Frachtberechnungsverfahren principiell richtig tarifiren und den ganzen üblichen Tarifapparat entbehren kann.

Die weitere Frage bleibt aber noch zu beantworten:

Können mit Hilfe meiner Tarifreihen und zweckmässiger Combinationen der anderen drei Factoren des Frachtberechnungsverfahrens thatsächlich die wesentlichen Forderungen des heutigen Verkehres gelöst werden?

Eisenbahnseitig würde selbstredend ein verändertes System der Frachtberechnung nur unter der Voraussetzung genügender Finanzirung angenommen werden können. Ein dahingehender Versuch, ob dies unter Anwendung meines Frachtberechnungsverfahrens zutrifft, erscheint nützlich für alle Betheiligten, mit Ausnahme der Spediteure, denen ich allerdings nur für den überseeischen Verkehr eine Existenzberechtigung neben der Eisenbahn zuerkenne, und deren Vorhandensein, wie den Umfang ihrer Operationen ich als einen Massstab des gestörten Gleichgewichtes zwischen Verkehrsbedürfniss und Eisenbahnleistung ansehe.

Ich bitte die No. 25 der Vereinszeitung von 1877 nachzulesen.

Durch jenen Protest in letzter Stunde hoffte ich noch Bedenken gegen den Reformtarif erregen und so der Sache durch Veranlassung nochmaliger Prüfung nützen zu können.

Es gehörte keine besondere prophetische Veranlagung dazu, die kommende Situation vorauszusehen. War der die unklaren Verhältnisse deutlich wiederspiegelnde Compromisstarif aus Opportunitätsgründen unvermeidlich, so war es ebenso unvermeidlich, dass dieser Mischling sich in nicht allzu langer Zeit als unzureichend enthüllen und das Bedürfniss nach einer klareren, sachlichen, rationellen Lösung der Frage wieder fühlbar werden würde. Es hat dies länger gedauert als zu vermuthen war, Dank den Bemühungen der wie Pilze auf dem Boden des Tarifes hervorgewachsenen Binnen- und Süsswasser-Spediteure, die sich gern als Berather, Theilhaber und Hausfreunde der Eisenbahnen geriren, dreist, anspruchsvoll, jede Schwäche ausbeutend. Endlich scheint nun das Publikum dieser steten Einmischungen müde geworden und überzeugt zu sein, dass den Eisenbahnen das Sammeln übertragen, dass die Beziehung überhaupt eine unmittelbare werden müsse.

Was wünscht man, um dies zu erreichen?

Verbilligung besonders der Frachten des Klein- und Mittelverkehres, um der Spediteure und der Transport-Versicherungsbanken ledig zu werden und einen gleichmässigen tarifarischen Effect für Alle zu erzielen; Hebung des Hemmnisses, welches in der stets unvollständigen und oft unzutreffenden Classification liegt und zur Selbsthilfe reizt; Beseitigung der Tarifmassen und die Möglichkeit, überall und sofort Geschäfte berechnen und abschliessen zu können von und nach allen Orten, deren Entfernungen von einander bekannt sind.

Wie will man dies erreichen?

Durch Palliative, durch eine zweite Stückgutclasse! Es würde vielleicht hierdurch vorübergehend das Bedürfniss einzelner Geschäftskreise, nicht aber des Gesammtverkehrslebens, und noch weniger würde dies dauernd gedeckt; es sind Bemühungen Einzelner, sich selber zu helfen, einige Wenige zu befriedigen, im Uebrigen bliebe es beim Alten. Eine Neugestaltung möchte unvermeidlich sein, da das Vorhandene fortwährendes Nachhelfen und Anfügen erfordert.

Das folgende Beispiel wird erläutern wie mittelst meines einfachen Verfahrens bestimmten, gegebenen Bedingungen entsprochen werden kann.

Aufgabe:

In einer Tarifreihe soll das Mittel geboten werden, gegenüber den heutigen Tarifsätzen des Klein- und Mittelverkehres für minderwerthige Güter bis 50 pCt. billiger zu spediren; die Reihe soll ferner für 5 000 kg die Tarifclassen A 1 und 2, für 10 000 kg die Classe B und die des Specialtarif I einschliessen und jede Sendung nach dem declarirten Werth classifiziren. Vervollständigt soll der Tarif durch Aufzählung der übrigbleibenden Ausnahmegüter mit deren kilometrischen Maximaltaxen für 10 t werden.

Es wird als Grundlage der Tarif des Westdeutschen Eisenbahnverbandes und zwar der Strecke Bremen-Frankfurt, 692 km lang, gegeben.

Bezeichnet man die Wagenladungstonne als die nte, so ist mit Rücksicht auf den zu Grunde gelegten Tarif $n = 10$.

I. Die kilometrische Grundtaxe der 10. Tonne a wird gefunden aus der Gleichung $6\,920\,a + 820 + 100 + 40 = 32\,300$ (Sp.-T. I)
$a = 4{,}53$ ₰.

II. Die kilometrische Grundtaxe b der ersten Tonne wird aus der Gleichung gefunden $692\,b + 100 + 120 + 48 = 3\,905$ (Stückgut 50 pCt.). $b = 5{,}25$ ₰.

III. Der Steigerungs-Coëfficient x wird demnach:

$$\frac{b - a}{n - 1} = \frac{525 - 4{,}53}{9} = \frac{0{,}72}{9} = 0{,}08 \text{ ₰ sein.}$$

Aus diesen Elementen, die übrigens das Publikum nicht ermittelt, sondern angegeben erhält, wird die Reihe und das sich hieraus ergebende Tarifschema gebildet.

Ich wähle als eine knappe Form der weiteren Darstellung diejenige einer Einführungs-Bekanntmachung, die voraussetzt, dass man wie bei Einführung eines neuen Gewichts-, Münz-, Steuer- oder sonstigen Systems mittelst Belehrung in passender Form die Anfertigung des Tarifschemas zur Kenntniss gebracht hat.

Bekanntmachung,

betreffend Einführung eines neuen Frachtberechnungs-Verfahrens.

Mit dem 1. Januar k. Js. werden sämmtliche, den Verkehr auf den und zwischen den etc. Bahnen regelnden Tarife aufgehoben und tritt ein neues Frachtberechnungs-Verfahren, dessen Mechanismus bereits bekannt gegeben, in Kraft.

1. Die Wagenladung wird auf 8 t und der kilometrische Frachtsatz der 10. Tonne auf 4,53 ₰ festgestellt; die Steigerungsziffer beträgt 0,08 Pfennig pro Tonne abwärts; für jede Tonne aufwärts beträgt die Steigerung des Maximalsatzes 3,8 ₰.

2. Die Expeditionskosten betragen 0,1 ₰ pro Kilogramm, bei 5 000 kg und darüber mit einem Zuschlag von 2 ℳ für Wagengestellung.

Ist Selbstverladung und Abladen durch das Publikum zugegeben oder gefordert, wird pro Wagen 8,20 ℳ in Summa berechnet.

3. Als Classificationszuschlag wird 1 vom Tausend des declarirten Werthes, im Maximum die Hälfte der Transportgebühren erhoben.

4. Als Transportversicherung wird $^1/_{10}$ vom Tausend des declarirten Werthes für jede angefangenen zweihundert Transportkilometer, im Maximum die vollen Transportgebühren erhoben.

Zu 1. Ausnahmesätze für Ladungen von 10 t pro Kilometer
Kohlen, Roheisen etc. sind . . 22 ₰
inländisches Holz . . . . . 30 „ etc.

Sammelgüter werden wie Einzelgüter berechnet.

Für Eilgüter werden die Beträge ad 1 und 2 verdoppelt, für Expressgut verdreifacht.

Bei der Berechnung fallen Pfennigbrüche unter ½ fort, solche von ½ und darüber werden voll gerechnet. Im Kleinverkehr werden auch die Gewichts-Einer berechnet, in den übrigen Verkehren werden die Gewichte auf volle 10 kg abgerundet.

Die Gesammtfrachtbeträge werden auf 5 bezw. 10 ₰ aufgerundet, im Minimum werden 15 ₰ erhoben.

B . . . . ., den . . . .

gez. . . . .

Nach Erscheinen der Bekanntmachung fertigt sich jeder Interessent das Schema an, wie folgt:

Tonne	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Kilometrische Grundtaxe . .	5,25	5,17	5,09	5,01	4,93	4,85	4,77	4,69	4,61	4,53	—	—
Maximalsatz pro Tonne .	5,25	10,34	15,27	20,04	24,65	29,10	33,39	37,52	41,49	45,30	49,1	52,9
Theilsatz pro Kilogr. in $^1/_{1000}$ ₰ . .	5,25	5,09	4,93	4,77	4,61	4,45	4,29	4,13	3,97	3,81	3,80	3,80

Der Apparat ist fertig.

Als Anleitung folgen zwei Beispiele, und zur Anschaulichmachung der Wirkung des Frachtberechnungs-Verfahrens nach obigem Schema eine vergleichende Uebersicht:

a) Wieviel Fracht kosten 355 kg Stahl à 18 ₰ von Essen nach Basel — 585 km?

1. Transport . $\frac{355 \times 5{,}25 \times 585}{1\,000}$ = . . . 10,90 ℳ
2. Expedt. . . 0,1 ₰ pro 1 kg 0,36
3. Classific. . . 1 ‰ von 58.50 ℳ 0,06
4. Versichg. . . 3 × 0,585 0,02

ℳ 11,34 rund 11,35

Stückgutsatz heute 23,60

Die Bahn erhält den Sammelladungssatz 9,76 resp. 12,90.
(Sp.-T. I) (B.)

b) **Wieviel Fracht kosten 2 780 kg Cigarren à 10 ℳ von Bremen nach Frankfurt — 692 km?**

1. Transport . . 2 000 kg — 10,34
   $\frac{780 \times 4{,}93}{1\,000}$ 3,85
   14,19 × 692 = 93,20 ℳ
2. Expedt. . . 0,1 ₰ pro Kilogramm . . . 2,78 „
3. Classific. . . 1 $^0/_{60}$ von 27.800 ℳ . . . . 27,80 „
4. Versichg. . . $^1/_{10}$ $^0/_{000}$ = 2,78 × 4 . . . 11,12 „

139,90 ℳ

Stückgutsatz heute . . . . 217,18 „
Sammelgutsatz . . . . 118,70 „
(B.)

Benennung des Gutes und seines Werthes pro 1 kg	₰	25	75	500	2 000	5 000	10 000
Transport-Kilometer 692 — Gewicht in Kilogramm							
	1)	0,91	2,72	18,17	71,55	170,58	313,48
	2)	3	8	50	2,00	7	8,20
	3)	0,94	2,80	18,67	73,55	177,58	321,68
Hierzu treten 3. Classifications- und 4. Versicherungsgebühren und bilden die folgenden Frachtbeträge:							
Glaubersalz . . .	10	0,94	2,81	18,74	73,83	178,28	323,08
Draht u. Stahleisen .	12	0,94	2,81	18,75	73,89	178,42	323,36
Stahl	18	0,94	2,82	18,80	74,05	178,84	324,20
Getreide	20	0,95	2,83	18,81	74,11	178,98	324,48
Carbolsäure . . .	25	0,95	2,83	18,85	74,25	179,33	325,18
Rohtabak, Zucker .	50	0,96	2,86	19,02	74,95	181,08	328,68
Baumwolle	60	0,96	2,86	19,09	75,23	181,78	330,08
Kaffee	80	0,97	2,88	19,23	75,79	183,18	332,88
Normal - Güter lt. Betr.-Regl. . .	120	0,98	2,93	19,51	76,91	184,98	338,48
Zinn	200	1,01	3,01	20,07	79,15	191,58	348,68
Mandeln	250	1,02	3,07	20,42	80,55	195,08	356,68
Baumw.-Gewebe . .	300	1,05	3,12	20,77	81,95	198,58	363,68
Zimmet	450	1,10	3,28	21,82	86,15	209,08	384,68
Thee	800	1,22	3,64	24,22	95,95	233,58	433,68
Cigarren	1 000	1,29	3,85	25,67	101,55	246,58	461,68
Rohseide	4 000	1,80	5,38	35,84	141,54	342,35	638,07
Seidenbänder . . .	11 000	2,32	6,93	46,17	181,51	431,89	791,05
Jetzige Frachten:		1,95	5,86	39,05	156,20	A[2] 179,00 A[1] 242,6	332,00 Sp.-T. 1 427,00 B.

1) Transportgebühr.
2) Expeditionsgebühr.
3) Summa 1 und 2.

Zu den jetzigen Frachten würden die Werthversicherungs-Zuschläge der Eisenbahnen oder Transport-Versicherungsgesellschaften für alle hochwerthigen Güter kommen, während die diesseitigen diese Zuschläge in sich schliessen.

Wollte man ganz annähernd die Wirkung durch eine Reihe der Pfennigform geben, so würde dies durch folgende Fassung der No. 1 der Bekanntmachung geschehen:

1. Die Wagenladung wird auf 8 t, die kilometrischen Frachtsätze des Klein- und Mittelverkehrs auf 0,005 ₰, die der übrigen Verkehre auf 0,004 ₰ pro Kilopramm festgesetzt.

Hierin ist Alles gesagt, denn man ist in der Lage, sich die Reihe oder das Schema zu bilden:

1 kg kostet 0,005 ₰, daher 100 kg = 0,5 ₰, d. h. man befördert 200 kg für 1 ₰,
1 kg kostet 0,004 ₰, daher 100 kg = 0,4 ₰, d. h. man befördert 250 kg für 1 ₰,

daher die Reihe:

Verkehr	kg	₰
Kleinverkehr	1 — 200	1
	400	2
	600	3
	800	4
	1 000	5
	1 200	6
	1 400	7
	1 600	8
	1 800	9
	2 000	10
Mittelverkehr	2 200	11
	2 400	12
	2 600	13
	2 800	14
	3 000	15
	3 200	16
Mittelverkehr	3 400	17
	3 600	18
	3 800	19
	4 000	20
	4 200	21
	4 400	22
	4 600	23
	4 800	24
	5 000	25
Grossverkehr	5 250	26
	5 500	27
	5 750	28
	6 000	29
	6 250	30
	6 500	31
Grossverkehr	6 750	32
	7 000	33
	7 250	34
	7 500	35
	7 750	36
	8 000	37
Wagenladungsverkehr	8 250	38
	8 500	39
	8 750	40
	9 000	41
	9 250	42
	9 500	43
	9 750	44
	10 000	45
		etc.

Wie elementar sich hieraus die Transportkosten ablesen und berechnen lassen, ist so greifbar, als dass dafür mehr als ein Beispiel zu geben nöthig wäre.

Der kilometrische Frachtsatz für 4 860 kg ist der:

für 4 800 . . . . . = 24
+ $\frac{60 \times 5}{1000}$ . . . = 0,30
24,30

Aber noch mehr; ist die kilometrische Grundtaxe einer Tonne, eines Verkehres oder wie in unserem Falle des Klein- und Mittelverkehres = 5 der kilometrische Theilsatz pro Kilogramm, also 0,005, so ergiebt die Erwägung, dass 0,005 = ½ von $^1/_{100}$ ist, die Regel, dass in diesem Falle der kilometrische Frachtsatz für irgend ein Gewicht gleich der Hälfte der Gewichtszahl nach Abstrich zweier Decimalstellen ist, dass somit, ausser der Kenntniss der Transportkilometer jedes Hilfsmittel für die Berechnung der Transportkosten überflüssig erscheint: für obige 4 860 kg ist der kilometrische Frachtsatz = $\frac{4860}{2}$ = 24,30 ₰ wie oben.

Zur Beurtheilung der finanziellen Wirkung des Tarifes ist zu erwägen, dass die von mir herausgerechneten Einnahmen thatsächlich der Eisenbahnkasse zufliessen, während die des bestehenden Tarifes nicht allein die Einnahmen der Bahnen, sondern zum Theil die der Spediteure und Transport-Versicherungsanstalten in sich schliessen.

Ich will nun noch zeigen, wie zu verfahren, wenn man nach einem Tarifschema sucht, welches in irgend einem Verhältnisse zu dem bestehenden seinen Ausdruck finden soll; z. B. wenn man im Klein- und Mittelverkehr um 25 pCt. ermässigen d. h. die Einnahme für Güter im Werthe von 1,20 ℳ auf 75 pCt. des heutigen Frachtaufkommens bemessen, die kilometrische Grundtaxe der nten (Wagenladungstonne) aber auf 4,5 festhalten will.

Heute kosten 100 kg auf 692 km . . . . 781 ₰,
wovon 75 pCt. betragen . . . . 586 „
so dass also 1 000 kg kosten würden . 5 860 „

Die kilometrische Grundtaxe der ersten Tonne b würde man finden aus der Gleichung

$$692\,b + 100 + 120 + 48 = 5\,856$$
$$b = 8{,}1 \; (8{,}095)$$
$$a = 4{,}5 \text{ ist gegeben;}$$

daher die Steigerungsziffer $x = \frac{b - a}{n - 1} = \frac{3\,.\,60}{9} = 0{,}4$

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	etc.
8,1	7,7	7,3	6,9	6,5	6,1	5,7	5,3	4,9	4,5	etc.
8.1	15,4	21,9	27,6	32,5	36,6	39,9	42,4	44.1	45,0	etc.

Dies versuchsweise auf die Gewichtszahlen der vorstehenden Tabelle angewendet:

	Berechnetes Gewicht					
	25 kg	75 kg	500 kg	2 000 kg	5 000 kg	10 000 kg
Normalgut des Betriebs-reglements 1,20 ℳ pro Kilogramm	1,47	4,41	29,37	111,92	240,30	336,40

was ich mit den vorstehend fettgedruckten Zahlen zu vergleichen bitte.

Für diese theoretische Darstellung sind die rechnungsmässig schwierigeren Zahlen nicht vermieden, um bei den Lesern den Gedanken auszuschliessen, dass die Methode kritische Lücken habe. Es versteht sich von selbst, dass für die allgemeine practische Anwendung man nicht mit einer für den Zweck entbehrlichen Anzahl von Decimalstellen und unbequemen Ziffern rechnen wird und zu rechnen braucht, um den Zweck zu erreichen.

Ich möchte noch die Aufmerksamkeit der Leser auf die Pfennigreihe, als eines einfachen und dabei ausreichend genauen Schema lenken; wenn schon die feinen Schattirungen des Tonnentarifes nicht zum Ausdruck kommen können, da bei der Pfennigreihe Verkehre oder Verkehrsgruppen, beim Tonnentarif nur je 1 000 kg mit einheitlicher Grundtaxe behandelt werden.

Um das Urtheil über die Frage zu erleichtern, welche Form des Schema die zweckmässigere, allgemein verständlichere, mühelosere in der Anfertigung sei, möchte ich bitten, zum Zwecke eines Vergleiches in der im Uebrigen unverändert bleibenden „Bekanntmachung“ der No. 2 die Ziffer 1 durch folgende, die Anwendung einer Pfennigreihe bezweckende Fassung zu ersetzen:

1. Die Wagenladung wird auf 8 t festgesetzt.

Die kilometrischen Grundtaxen betragen pro 1 000 kg

des Kleinverkehres . . . . 6 ₰,
„ Mittelverkehres . . . . 5 „
„ Grossverkehres . . . . 4 „
„ Wagenladungsverkehres . . . . 3 „

Nach dem Erscheinen der Bekanntmachung fertigt sich jeder Interessent das folgende Schema an:

Im Verkehre	kosten Kilogramm	Grundtaxe	daher Maximalsatz	daher Theilsatz
		Pfennige		
Klein-	1000	6	6	0,006
	2000		12	
Mittel-	3000	5	17	0,005
	4000		22	
	5000		27	
Gross-	6000	4	31	0,004
	7000		35	
	8000		39	
Wagenladungs-	9000	3	42	0,003
	10000		45	
	11000		48	

Hiernach findet man den kilometrischen Frachtsatz für die Tausende der Gewichtszahl durch Ablesen, für den Rest durch Multiplication des zugehörenden Theilsatzes

z. B. für 564 kg $= \frac{564 \times 6}{1000} = 3$ ₰

für 5763 kg

5000 . . . = 27

$\frac{760 \times 4}{1000} = \frac{3}{30}$ ₰

u. s. w.

III.

Für diejenigen Leser des I. und II. Theiles dieser Arbeit, welche der Sache näher treten wollen, und hoffentlich sind es deren nicht wenige, wird es erwünscht sein, die Regeln der Reihenbildung in allgemeiner arithmetischer Form zu kennen, um jedes Probiren zu vermeiden und vor Verhältnisse gestellt zu werden, die anscheinend im Widerspruch mit ihren Erwartungen stehen.

1. Die gewählte Wagenladungstonne sei die nte, a die Grundtaxe derselben, b die der ersten Tonne, x der Steigerungscoëfficient; so wird, da die Grundtaxe der n Tonne $= a$,

die der $(n-1)$ Tonne $= a + x$
„ $(n-2)$ „ $= a + 2x$
„ $(n-3)$ „ $= a + 3x$
u. s. w.
„ 1. Tonne $= b = a + (n-1)\,x$ sein.

2. Die Maximalsätze werden in gleicher Reihenfolge sein:

$n\,a$
$(n-1)\,(a + x)$
$(n-2)\,(a + 2x)$
$(n-3)\,(a + 3x)$
u. s. w.
$a + (n-1)\,x.$

3. Der Theilsatz für Berechnung der innerhalb einer Tonne liegenden Gewichte ist die Differenz zwischen den Maximalsätzen dieser und der nächst niederen Tonne (durch 1 000 resp. 100 dividirt, je nachdem man Einer- oder Zehner-Kilogramm berechnen will), für die

n Tonne also $n\,a - (n-1)\,(a + x)$
$n-1$ „ „ $(n-1)\,(a+x) - (n-2)\,(a + 2x)$
u. s. w.

4. Der Steigerungscoëfficient x ergiebt sich aus

$$\text{I.} \quad x = \frac{b-a}{n-1}$$

Es erübrigt noch, die Relationen von a, b und x zu einander festzustellen.

5. Grundsätzlich müssen die Maximalsätze jeder nächst niederen Tonne kleiner sein, als die der nächst höheren Tonne; so dass also:

$$(n-1)\,(a+x) < a\,n$$

woraus folgt, dass

$$\text{II.} \quad x < \frac{a}{n-1}$$

da nach I.

$$x = \frac{b-a}{n-1}$$

so wird auch

$$\frac{b-a}{n-1} < \frac{a}{n-1}$$

das heisst

$$\text{III.} \quad b < 2a$$

sein müssen.

Hiernach ist jeder Zweifel ausgeschlossen, mit welchen Zahlen man zu rechnen hat; innerhalb dieser Beschränkung liegt indess ein mehr als genügender Kreis für alle irgend wünschbaren Combinationen.

IV.

Wirthschaftlich ist jede Systemänderung im Güter-Transportwesen unerwünscht, wenn sich die Aenderung nicht nachweisbar als eine entschiedene Verbesserung darstellt, durch welche namentlich auch für die Folge weitere Systemänderungen ausgeschlossen werden.

Die Widersprüche innerhalb des Reformsystems und dieses Letzteren mit den Prinzipien des Staatsbetriebes und den Forderungen stets wachsender und wechselnder Verkehrsverhältnisse sind unlösbar, werden je länger desto schärfer hervortreten und lassen den Gedanken an einen geeigneten Ersatz als einen durchaus natürlichen erscheinen.

Ob das dargestellte System einen solchen Ersatz bieten kann, würde sich durch eine möglichst vielseitige Prüfung der Methode, sowie ferner feststellen lassen, ob eine Durchdringung des Dargestellten mit neuen frischen Auffassungen nicht noch Besseres daraus gestalten könnte.

Durch die Erfahrung ist genügend bewiesen, dass die allmälige Verbilligung der Frachten als ein wirthschaftliches Gesetz aufgefasst werden muss, dass dieselbe in genauer Wechselwirkung steht mit der allmälig wachsenden Schwierigkeit der Existenz im eigenen Hause und der Concurrenz auf dem Weltmarkte.

Dem Staate und der Nation wird die Zukunft gehören, welche in der Lage sind, in demselben Masse, als der Gewinn durch die Arbeit sich vermindert, die Kosten für Transportleistungen zu erleichtern, um das wirthschaftliche Gleichgewicht erhalten zu helfen. Hierin liegt die grosse und grossartige, die hervorragend staatserhaltende Bedeutung der Eisenbahnfrage, namentlich da, wo die Regierungen in weiser Voraussicht die Leitung der den Eisenbahnen zufallenden grossen Aufgabe in die eigene starke Hand genommen haben.

Zur Erfüllung des Programmes ist indess unabweisbar die Unmittelbarkeit der Beziehungen zwischen dem Staate d. h. den Eisenbahnen und der Bevölkerung erforderlich; und hierzu dient das volle Verständniss der Letzteren für deren Benutzung, mithin die Nothwendigkeit eines klaren Tarifes.

Das Staatsbahn-System dürfte dauernd nicht mit einem überkommenen Transportsystem weiterarbeiten können, welches der Unmittelbarkeit der Beziehungen zwischen den Eisenbahnen und der Bevölkerung entgegenarbeitet, indem es die Mithülfe von Spediteuren und Versicherungsbanken voraussetzt.

Trommer.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Verkehrsstörungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach einer Mittheilung der K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien vom 19. d. M. ist in Folge Lawinensturzes auf der Linie Selzthal-Schärding der Verkehr auf der zwischen den Stationen Aussee und Obertraun belegenen Strecke seit dem 16. d. M. auf circa zwei Wochen unterbrochen.

Das Vorstehende wird unter Bezugnahme auf die Bestimmungen in Alinea 4 des § 14 des Vereins-Wagenregulativs hiermit zur allgemeinen Kenntniss gebracht.

Berlin, den 22. Januar 1884.

Die geschäftsführende Direction.

Simon. (211)

II. Güterverkehr.

Preussisch-Russischer Eisenbahn-Verband. Zum Tarif vom 13/1. Mai 1880, Heft II, ist mit Gültigkeit vom 13/1. Januar der Specialtarif 17 für die Beförderung von Sammelgut zwischen Stationen der Russischen Südwestbahnen einerseits und den Stationen Königsberg, Pillau,

Korschen und Memel andererseits erschienen. Derselbe ist zum Stückpreise von 10 ₰ bei den genannten Deutschen Stationen käuflich zu haben.
Bromberg, den 18. Januar 1884. (212J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 1. Februar cr. tritt zu dem vom 1. October 1883 ab gültigen Heft No. 3 des Tarifs für den **Rheinisch-Westösterreichisch-Ungarischen Eisenbahn-Verband** der Nachtrag I in Kraft, enthaltend Ausdehnung des directen Verkehrs auf die Stationen Boppard E.-D.-B. Köln (linksrheinisch), Eiserfeld E.-D.-B. Elberfeld und Sopron (Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn), anderweite ermässigte Getreidefrachtsätze und neue Frachtsätze des allgemeinen Classentarifs und einiger Ausnahmetarife für die Station Raab (Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn), eine Ausdehnung der Nomenklatur des Ausnahmetarifs 3a (Eisen), sowie Ergänzungen bezw. Berichtigungen, darunter erhöhte Kohlen-Ausnahmefrachtsätze für die Stationen Brixlegg und Wörgl der Südbahn, welche letztere jedoch erst vom 16. März cr. ab Gültigkeit haben.

Der gedachte Nachtrag wird bei den betreffenden Güter-Expeditionen, sowie in unserem biesigen Geschäftslocale zum Preise von 20 ₰ abgegeben.
Köln, den 16. Januar 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische). (213)

Am 1. Februar d. J. tritt für die **Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren** im Verkehr zwischen den Directionsbezirken **Elberfeld** und **Berlin** ein neuer Tarif in Kraft.

Aufgehoben wird der Viehtarif zwischen den Directionsbezirken Elberfeld und Magdeburg vom 1. Juli 1882 bezüglich der Berliner Ringbahnstationen und der Staatsbahnhöfe (jedoch ausgenommen den Anhalter und Dresdener Bahnhof, den Lehrter Bahnhof und den Potsdamer Bahnhof).

Die Berechnung der Transportpreise erfolgt nach Massgabe der Local-Vieh- etc. Tarife der Directionsbezirke Elberfeld und Berlin, sowie der in dem Güter-Tarife Elberfeld-Berlin vom 1. April 1883 enthaltenen Entfernungen.

Der Preis des Tarifs beträgt 0,05 ℳ.
Elberfeld, den 16. Januar 1884. (214)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königl. Eisenbahn-Direction.

Mit sofortiger Gültigkeit treten in dem im **Sächsisch-Schweizerischen Verkehre** via Lindau bestehenden Kohlen-Ausnahmetarif vom 1. Januar 1883 folgende Frachtsätze in Kraft:

Borna-Rheineck	216,15	Frcs. pro 10 000 kg.
Meuselwitz-Rheineck	212,45	
Lugau-Rheineck	209,95	
Oelsnitz b. L.-Rheineck	208,75	
Rehmsdorf-Rheineck	214,90	
Rositz-Rheineck	211,20	
Zwickau-Rheineck	198,85	

Dresden, am 15. Januar 1884. (215)
Kgl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Am 15. Januar ds. Js. treten mit Gültigkeit bis 31. December ds. Js. für **ungereinigte Bettfedern** folgende Frachtsätze in Kraft:

	Bei Aufgabe von mindestens	
	5 000	10 000
	Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen. Pro 100 kg in Mark:	
Von Budapest (Oe. U. St. E. G. u. U. St. E.) nach Hannover (Nordbahnhof)	6,47	5,94

Dresden, am 15. Januar 1884. (216)
Königliche Generaldirection der Sächs. Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg-Braunschweigischer Eisenbahnverband. Am 1. Februar d. Js. tritt in dem obenbezeichneten Verbande für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen des Directionsbezirks Magdeburg einerseits und Stationen der Braunschweigischen, sowie der Halberstadt-Blankenburger Bahn andererseits, ferner zwischen Stationen der Braunschweigischen Bahn einerseits und Stationen der Halberstadt-Blankenburger Bahn andererseits ein neuer Tarif in Kraft, nach welchem sich zum Theil ermässigte, theils erhöhte Frachten ergeben.

Durch diesen Tarif werden
a) der Vieh- etc. Tarif für den Harz-Nordsee-Verband vom 1. Mai 1880,
b) der Vieh- etc. Tarif für den Berlin-Hannover-Oldenburgischen Verband vom 1. Mai 1880, sowie
c) der Vieh- etc. Tarif für den Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verband vom 1. Juli 1880

nebst den dazu erschienenen Nachträgen insoweit aufgehoben,

als diese Tarife und Nachträge sich auf den Verkehr zwischen denjenigen Stationen beziehen, auf welche der neue Tarif Anwendung findet.

Soweit durch die Sätze etc. des obenbezeichneten neuen Tarifs Erhöhungen gegen die bisherigen Sätze etc. eintreten, kommen letztere noch bis zum 15. März d. Js. in Anwendung.

Exemplare des neuen Tarifs sind zum Preise von 0,05 ℳ pro Stück von den Verbandsstationen käuflich zu beziehen.
Magdeburg, den 16. Januar 1884. (217)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Am 1. Februar 1884 tritt zum Staatsbahntarife zwischen Stationen der **Oberschlesischen Eisenbahn einerseits** und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Köln (rechtsrheinisch) andererseits** der Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält:

1. Spezielle Bestimmungen zum Betriebs-Reglement.
2. Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger.
3. Entfernungen uud Frachtsätze für die in den Tarif neu aufgenommenen Stationen Heidersdorf, Karschau und Kurtwitz der Oberschlesischen Eisenbahn.
4. Stationstariftabellen für die in den Tarif neu aufgenommenen Stationen Aurich, Burhafe, Dornum, Esens, Georgsheil, Hage, Loppersum, Marienhafe, Norden und Wittmund der Ostfriesischen Küstenbahn des Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch).
5. Entfernungen und Ausnahmefrachtsätze für Holz für die in den Tarif neu aufgenommenen Stationen Dahlbusch, Präsident, Prinz von Preussen, Wiemelhausen des Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch).
6. Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II im Verkehre zwischen Präsident, Prinz von Preussen und Bromberg, Thorn.
7. Ausnahmetarif für Langholz.
8. Berichtigungen u. a. auch Erhöhung der Ausnahmefrachtsätze für Holz im Verkehre zwischen Beuthen O. S. und mehreren westlichen Stationen.

Druckexemplare des Nachtrags sind zum Preise von 0,20 ℳ auf den Verbandstationen käuflich zu haben.
Breslau, den 19. Januar 1884.
Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen. (218)

Am 1. Februar cr. kommen für die **Beförderung von Steinkohlen und Kokes** von Stationen der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn nach Stationen der Strecken Breslau-Posen, Gnesen-Thorn-Bromberg, Rokietnice-Stargard sowie nach Kobelnitz und Pudewitz der Oberschlesischen Eisenbahn neue Ausnahmetarife mit theilweise ermässigten Frachtsätzen zur Einführung, durch welche die correspondirenden Tarife vom 15. October 1882 nebst Nachtrag I aufgehoben werden.

Druckexemplare der neuen Tarife sind auf den Verbandstationen zu haben.
Breslau, den 17. Januar 1884.
Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn im Namen der betheiligten Verwaltungen. (219)

Am 1. Februar c. tritt zu dem vom 1. October 1883 ab gültigen **Eisen-Ausnahmetarif** für den Verkehr von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch), Hannover, Erfurt und Frankfurt a. M. nach Stationen der Ersten K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft via Passau oder via Regensburg der Nachtrag I in Kraft, enthaltend Frachtsätze für die Stationen Cabel, Remscheid-Hasten, Remscheid-Vieringhausen, Osnabrück und Unterwellenborn, sowie Aenderungen zum Haupttarif.

Der gedachte Nachtrag ist bei den betheiligten Güter-Expeditionen sowie in unserem hiesigen Geschäftslokale zu 10 ₰ käuflich zu haben.
Köln, den 16. Januar 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische). (220)

Privilegirte Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Mit 1. Februar l. J. tritt der neu umgearbeitete Tarif Theil II Heft 1 für den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband in Kraft. Derselbe enthält directe Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen Ungarischen Stationen der privilegirten Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Station Szegedin (A. F. B.), den Budapester Bahnhöfen der Ungarischen Staatsbahn einerseits und Stationen der Aussig-Teplitzer, Böhm. Commercialbahnen, der Böhm. Nordbahn, Böhm. Westbahn, Buschtěhrader Bahn, Dux-Bodenbacher Bahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Kaiser Franz-Josefbahn, Oesterr. Nordwest- und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der Oesterreichischen Linien der privilegirten Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahngesellschaft, der Prag-Duxer Bahn und der Rakonitz-Protiviner Staatsbahn andererseits.

Exemplare des Tarifes können bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden. (221 RM)

III. Submissionen.

Eine schwere vollständig betriebsfähige normalspurige Tenderlocomotive zu

miethen oder zu kaufen gesucht. Offerten sub A. B. 15 besorgt die Exped. d. Bl. (222)

Submission. Der für den diesseitigen Directions-Bezirk für die Zeit vom 1. April 1884 bis 31. März 1885 erforderliche Bedarf an Kanzlei-, Concept-, Couvert-, Pack- und Lösch-Papier, Couverts, Bleistiften, Roth- und Blaustiften, Stahlfederhaltern, Stahlfedern, Siegellack und Oblaten soll in öffentlicher Submission beschafft werden.

Die Lieferungsbedingungen und Bedarfsnachweisungen liegen im diesseitigen Materialien-Büreau, Fürstenwallstrasse 10 hierselbst, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen Franco-Einsendung der Copialien von 50 ₰ bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift:

„Submission auf Papier etc.“

bis zum Termine am Montag, den 28. Januar 1884, Vormittags 11 Uhr an das obenbezeichnete Büreau einzusenden.

Magdeburg, den 16. Januar 1884 (223)

Königliche Eisenbahndirection.

IV. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn-Directions-Bezirk Berlin. Die auf unseren Bahnhöfen Berlin, Cottbus, Ruhland, Senftenberg und Görlitz angesammelten unbrauchbaren Materialien, als Eisenbahnschienen, Schmelzeisen etc. sollen im Wege öffentlicher Submission verkauft werden und haben wir hierzu Termin auf Freitag, den 8. Februar cr. a. Vormittags 11 Uhr in unserem Verwaltungsgebäude hierselbst anberaumt.

Kauflustige wollen ihre versiegelten und mit entsprechender Aufschrift versehenen Offerten frankirt bis zur gedachten Terminsstunde an uns einsenden, und werden dieselben sodann in dem Termine in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Die Verkaufsbedingungen liegen in unserem Büreau hierselbst zur Einsichtnahme aus, auch können dieselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ von unserem Büreau-Vorsteher Michaelis hierselbst bezogen werden. (224)

Cottbus, den 17. Januar 1884.

Königliches Eisenbahn-Betriebs-Amt.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 8. 1884.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.



Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 26. Januar 1884.

Dieser Nummer liegt No. 2 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Denkschriften,

betreffend die weitere Herstellung von Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung für Rechnung des Staates und die Betheiligung des Staates bei dem Bau einer Eisenbahn von Heide nach der Landesgrenze bei Ribe.

Zu § 1 No. I und II des in No. 7 S. 85 flg. dieser Zeitung abgedruckten Gesetzentwurfes.

Labiau-Tilsit.

(§ 1 No. I Lit. a 1 des Gesetzentwurfes.)

Durch diese in Aussicht genommene Fortsetzung der durch Gesetz vom 15. Mai 1882 zur Ausführung genehmigten Eisenbahn untergeordneter Bedeutung Königsberg-Labiau bis Tilsit soll dem östlich der Deime und des Kurischen Haffs noch unerschlossenen Gebiet der Kurischen Niederung die im Interesse seines vornehmlich nach Königsberg gerichteten Verkehrs dringend erwünschte Schienenverbindung gewährt werden.

Die 69,3 km lange Bahn durchschneidet nach dem Verlassen des Bahnhofes Labiau (Kreisstadt, 4 700 Einwohner, reger Schifffahrtsverkehr und Fischereibetrieb, Umschlagsplatz eines bedeutenden Holzhandels, Dampfschneidemühlen, Dampftischlerei, eine Dampf- und zwei andere Bierbrauereien) zunächst den Kreis gleichen Namens (1 064 qkm, 53 000 Einwohner) in östlicher Richtung auf eine Länge von 32,4 km, tritt sodann in den Kreis Niederung (893 qkm, 55 000 Einwohner) ein, welchen sie in nördlicher Richtung in einer Ausdehnung von 27,8 km durchzieht, um mit dem Rest ihrer Länge von 9,1 km im Kreise Tilsit (815 qkm, 68 000 Einwohner) den Anschluss an die Hauptbahn bei der Kreisstadt gleichen Namens zu finden.

Das zu erschliessende Verkehrsgebiet (etwa 1 320 qkm mit rund 75 000 Einwohnern) umfasst eine gut bevölkerte Gegend von durchweg guter, theilweise sogar ausgezeichneter Bodenbeschaffenheit. Landwirthschaft und Viehzucht stehen daselbst in hoher Blüthe und liefern reiche Producte zur Ausfuhr. In hervorragendem Masse gilt dies von dem Kreise Niederung, welcher zu den wohlhabendsten Districten der Monarchie gehört und dessen Grund und Boden einen hohen Werth besitzt. Getreide und Futter gelangen schon jetzt in erheblichen Mengen zum Export. Die ausgedehnten, guten Weiden und Wiesen ermöglichen die Haltung eines bedeutenden Viehstandes und begünstigen einen lebhaften Handel mit Pferden, Rindern, Schweinen und Schafen. Ausserdem werden jährlich über 2 000 000 kg Butter ausgeführt.

Bei der Wohlhabenheit der Bevölkerung ist auch der Bedarf an Verbrauchsartikeln ein ziemlich bedeutender und herrscht demzufolge in den grösseren Ortschaften eine rege kaufmännische Geschäftsthätigkeit.

Von der Herstellung der projectirten Bahn, durch welche gleichzeitig Tilsit, die Hauptstadt Littauens, mit 21 400 Einwohnern, Sitz des Landgerichts und der Kreisbehörden, Eisengiesserei, Maschinenbauanstalten, Mahl- und Schneidemühlen, Papierfabrik, Bierbrauereien etc. wesentliche Unterstützung und Förderung ihrer regen Handelsbeziehungen mit Königsberg erfahren wird, können daher für die weitere Entwickelung des neu zu erschliessenden Landstriches und die Belebung des Verkehrs der benachbarten Staatsbahnlinien, insbesondere der gesetzlich bereits genehmigten Theilstrecke Königsberg-Labiau, die günstigsten Erfolge erwartet werden. Ausserdem ist dieselbe auch von werthvoller Bedeutung für die ausgedehnten Staatsforsten, denen durch den directen Anschluss an das grosse Verkehrsnetz die Möglichkeit vortheilhafterer Verwerthung ihrer Producte geboten wird.

Als hauptsächlichste Exportartikel werden der neuen Bahn Getreide, Vieh, Heu, Holz, Torf, Butter und Käse zufliessen, während der Import besonders aus Kohlen, künstlichem Dünger Ziegeln, natürlichen Steinen und Kaufmannswaaren bestehen wird.

Das (ausschliesslich der auf rund 279 000 ℳ veranschlagten, den Interessenten zur Last fallenden Grunderwerbskosten) auf die Herstellung der Bahn staatsseitig zu verwendende Anlagecapital beträgt nach den angestellten Ermittelungen 5 286 000 ℳ = 76 300 ℳ pro Kilometer.

Allenstein-Soldau-Illowo.

(§ 1 No. I Lit. a 2 des Gesetzentwurfes.)

Nachdem durch die Gesetze vom 9. März 1880, vom 25. Februar 1881 und 15. Mai 1882 zur Erschliessung des zu beiden Seiten der Ostbahnstrecke Deutsch Eylau-Korschen belegenen Verkehrsgebietes die Herstellung von Meliorationsbahnen von Allenstein, einerseits über Mohrungen nach Güldenboden und über Mehlsack nach Kobbelbude und Braunsberg, andererseits über Ortelsburg und Johannisburg nach Lyck genehmigt worden, ist im § 1 unter No. I Lit. a 2 des vorstehenden Gesetzentwurfes der staatsseitige Ausbau einer weiteren, von den Interessenten und den Provinzialbehörden seit lange lebhaft befürworteten

Fortsetzung der zuerst genannten beiden Bahnen in südlicher Richtung über Hohenstein, Neidenburg und Soldau nach Illowo in Aussicht genommen.

Die projectirte Bahn erschliesst einen, vorzugsweise Landwirthschaft und Forstcultur treibenden Landstrich, dessen Bewohner schon jetzt ziemlich rege Verkehrsbeziehungen, insbesondere nach Allenstein und Königsberg unterhalten.

Die Linie durchschneidet den Kreis Allenstein (1 357 qkm, 62 000 Einwohner) in seinem südlichen Theile auf eine Länge von 27 km, den südöstlichen Theil des Kreises Osterode (1 551 qkm, 67 000 Einwohner) auf eine Länge von 21 km und bringt mit dem Rest ihrer Länge von 52,5 km fast den ganzen Kreis Neidenburg (1 632 qkm, 57 000 Einwohner) zum Aufschluss. Das Verkehrsgebiet der Bahn umfasst eine Gesammtfläche von etwa 1 500 qkm mit 60 000 Einwohnern: die bedeutendsten Ortschaften desselben sind Allenstein (7 600 Einwohner, Landgericht, Gymnasium, Eisengiesserei, Maschinenbauanstalt, Zündholzfabrik, Dampfschneidemühlen, Wassermühle mit 12 Gängen), Hohenstein (2 500 Einwohner, Gymnasium, Dampfmühle, Spiritusbrennerei, Ziegeleien), Neidenburg (4 400 Einwohner, Spiritusbrennereien, Bierbrauereien, Dampfmahlmühle, Eisengiesserei, Maschinenfabrik) und Soldau (3 100 Einwohner, lebhafter Getreidehandel und bedeutende Schweinezucht), bei welchem Orte die im § 1 unter No. 1 Lit. a 3 des Gesetzentwurfes aufgeführte Meliorationsbahn Jablonowo-Soldau anschliesst.

Ausser den Vortheilen, welche von der Bahn für die Hebung der Landwirthschaft und der von ihr abhängigen Industrie in den auch ausserhalb der Städte vorhandenen zahlreichen Etablissements, als Spiritusbrennereien, Stärkefabriken, Schneide- und Mahlmühlen, Theerschwelereien, Torfstechereien, Ziegeleien u. s. w. erwartet werden dürfen, wird dieselbe auch in erheblichem Umfange zu einer besseren Verwerthung der Producte in den ausgedehnten fiscalischen Forstrevieren Lanskerofen, Ramuck und Nappiwodda (zusammen 23 000 ha mit einem jährlichen Nutz- und Brennholzeinschlage von 65 000 cbm), sowie zu einer besseren Nutzung der in den grossen fiscalischen Seen betriebenen Fischerei, deren Erträgnisse schon jetzt starken Absatz nach Warschau und Berlin finden, beitragen.

Die wirthschaftliche und finanzielle Bedeutung der Bahn wird durch den Anschluss an das Russische Bahnnetz bei Illowo wesentlich erhöht, da hiervon eine zugleich für die Rentabilität der ganzen Strecke von Königsberg über Kobbelbude und Allenstein nach Illowo günstige Entwickelung des Durchgangsverkehrs zwischen Königsberg und dem südwestlichen Russland erwartet werden darf.

Mit Rücksicht darauf, dass die durch die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn bereits hergestellte Verbindung der Orte Soldau und Illowo für die localen Bedürfnisse der Gegend ausreicht, die Fortsetzung der projectirten Eisenbahn über Soldau hinaus bis zur Landesgrenze bei Illowo daher lediglich im Interesse des zu erwartenden Durchgangsverkehrs nothwendig ist, erscheint es nicht wohl gerechtfertigt, auch für diese Fortsetzung eine Betheiligung der Interessenten an den Grunderwerbskosten zu beanspruchen. Es ist daher nur die unentgeltliche Hergabe des zum Bau der Strecke von Allenstein bis Soldau erforderlichen Terrains verlangt worden.

Durch Mitbenutzung der Anlagen der Marienburg-Mlawkaer Bahn auf der Strecke Soldau-Illowo-Landesgrenze würde nicht unwesentliche Ersparnisse zu erzielen sein. Da sich indess z. Z. noch nicht übersehen lässt, ob die Verhandlungen betreffs der Bedingungen einer solchen Mitbenutzung zu einem günstigen Ergebniss führen werden, ist, um nach dieser Richtung die Staatsregierung nicht von den Entschliessungen der Verwaltung der genannten Bahn abhängig zu machen, die Ermittelung der Kosten unter der Voraussetzung erfolgt, dass die Bahn bis zur Landesgrenze bei Illowo durchgeführt wird. Danach werden die Baukosten der 100,5 km langen Linie ausschliesslich der von den Interessenten zu übernehmenden, auf 523 000 *M.* zu veranschlagenden Grunderwerbskosten auf 8 950 000 *M.* oder rot. 89 000 *M.* pro Kilometer betragen.

Jablonowo-Soldau.

(§ 1 No. I Lit. a 3 des Gesetzentwurfes.)

Die vorstehend bezeichnete Linie bildet die viel begehrte naturgemässe Fortsetzung der Bahn Wangerin-Konitz-Laskowitz-Jablonowo, deren Theilstrecken einerseits von Konitz nach Laskowitz durch Gesetz vom 25. Februar 1881, andererseits von Laskowitz nach Jablonowo durch Gesetz vom 17. Juni 1874 zur Ausführung genehmigt worden sind. Sie ist vornehmlich zur Melioration des in Folge bisheriger Isolirung, wie durch wiederholte Missernten in seinen wirthschaftlichen Verhältnissen zurückgebliebenen Kreises Strasburg, welcher durch die neue Bahn seiner ganzen Länge nach in günstigster Weise erschlossen wird, bestimmt, bildet zugleich aber auch eine für die Interessen des directen Verkehrs werthvolle Vervollständigung des östlichen Eisenbahnnetzes.

Die Gesammtlänge der Bahn beträgt 79 km, wovon allein rund 62 km auf den in der Provinz Westpreussen belegenen Kreis Strasburg (1 345 qkm, 70 000 Einwohner) und der Rest von rund 17 km auf den zur Provinz Ostpreussen gehörenden Kreis Neidenburg (1 632 qkm 57 000 Einwohner) entfallen.

Von der an der Thorn-Insterburger Bahnstrecke belegenen Anschlussstation Jablonowo der Linie Laskowitz-Jablonowo in südöstlicher Richtung abzweigend, führt die Bahn über Strasburg (an der schiffbaren Drewenz, 5 800 Einwohner, Sitz der Kreisbehörden, Gymnasium, Maschinenfabrik, Dampfschneide- und Dampfmahlmühle, Brauerei) und Lautenburg (3 800 Einwohner, Schneidemühlen, Mahlmühlen, Eisengiesserei und Eisenhammer, Brennerei, grössere Gerbereien) nach Soldau (3 100 Einwohner, Station der Marienburg-Mlawkaer Bahn), wo dieselbe an die von Osten kommende, im § 1 unter Nr. 1 Lit. a 2 des Gesetzentwurfes in Aussicht genommene Meliorationsbahn Allenstein-Soldau-Illowo anschliesst.

Ausser den genannten Städten, von denen namentlich Strasburg, am Vereinigungspunkte mehrerer Chausseen und an einer nicht unwichtigen Wasserstrasse belegen, einen regen Verkehr mit dem fruchtbaren Polnischen Hinterlande unterhält, berührt die neue Linie zahlreiche grössere Ortschaften und Landgüter von zum Theil bedeutendem Umfange, auf denen sich schon jetzt trotz der ungünstigen Transportverhältnisse industrielle Anlagen, als Brennereien, Brauereien, Stärkefabriken, Ziegeleien, Molkereien, Presstorffabriken, Mühlenanlagen etc. entwickelt haben.

Für die Belebung der industriellen und gewerblichen Thätigkeit sind von der Ausführung der projectirten Bahnanlage die günstigsten Wirkungen zu erwarten. Insbesondere wird die Landwirthschaft, welche unter dem Mangel eines billigen und leistungsfähigen Transportweges bisher schwer zu leiden hatte, durch die Herstellung einer directen Schienenverbindung die Möglichkeit einer vortheilhafteren Verwerthung ihrer Erzeugnisse und damit die Grundlage eines erfolgreichen Betriebes gewinnen. Von nicht minderer Bedeutung ist die Bahn für die Bewirthschaftung der umfangreichen Staatswaldungen in den Forstrevieren Wilhelmsberg, Ruda, Lautenburg und Napiwoda mit einem Gesammtareal von über 26 000 ha und einem jährlichen Einschlage von rund 79 000 Festmetern.

Das gesammte Verkehrsgebiet der Bahn umfasst etwa 1 000 qkm mit gegen 50 000 Einwohnern.

Die Baukosten sind ausschliesslich der von den Interessenten zu übernehmenden Grunderwerbskosten in Höhe von rund 500 000 *M.*, auf 5 630 000 *M.* = 71 270 *M.* pro Kilometer veranschlagt.

Da die Aufbringung der gesammten Grunderwerbskosten die Leistungsfähigkeit der Interessenten übersteigen würde, ist die Gewährung eines Staatszuschusses in derselben Höhe (¾ der anschlagsmässigen Grunderwerbskosten), wie solcher unter ähnlichen Verhältnissen durch Gesetz vom 25. Februar 1881 für die Linie Konitz-Laskowitz bewilligt worden, im Betrage von 375 000 Mark in Aussicht genommen.

Unter Hinzurechnung desselben berechnet sich das staatsseitig aufzuwendende Anlagecapital auf insgesammt 6 005 000 *M.*

Simonsdorf bezw. Marienburg-Tiegenhof.

(§ 1 No. 1 Lit. a 4 des Gesetzentwurfes.)

Die von der Nogat und Weichsel umschlosse Niederung, das sogenannte Marienburger Werder, ein durch hervorragende Fruchtbarkeit und Productionsfähigkeit des Bodens ausgezeichneter und zum Rübenbau vorzüglich geeigneter Landstrich, besitzt zwar in den vorhandenen Wasserstrassen, der Weichsel und Nogat, dem Weichselhaff-Canal, der von Neuteich bis Tiegenhof canalisirten Schwente und der von Tiegenhof bis zum frischen Haff canalisirten Tiege sowie in mehreren Chausseeverbindungen ein verhältnissmässig ausgedehntes Netz von Verkehrswegen. Dieselben sind jedoch zur dauernden Vermittelung eines grösseren Verkehrs, insbesondere zur Hebung des Exportverkehrs nicht geeignet, da die Benutzung des Wasserweges bei den klimatischen Verhältnissen des Landes einen grossen Theil des Jahres hindurch ausgeschlossen, und die Benutzung der Chausseen, welche die Hauptmarktplätze Neuteich und Tiegenhof und ihr bedeutendes Hinterland mit den nächstbelegenen, von Tiegenhof immer noch 22 bis 29 km entfernten Bahnstationen Elbing, Marienburg und Dirschau verbinden, mit so erheblichen Transportkosten verknüpft ist, dass eine Concurrenz gegen die benachbarten, mit günstigeren Communicationsmitteln bedachten Gebietstheile nicht möglich ist.

Durch die Herstellung der projectirten Stichbahn soll dem immer fühlbarer hervortretenden Mangel eines billigen und leistungsfähigen Transportweges abgeholfen und den von den Provinzialbehörden lebhaft befürworteten Anträgen auf Gewährung eines Schienenanschlusses entsprochen werden. Bei der Wahl der Linie ist darauf Rücksicht genommen, dass der Anschluss an die Hauptbahn, sowohl in der Richtung auf Simonsdorf als auch in der Richtung auf Marienburg ohne Schwierigkeiten und mit annähernd gleichen Kosten ausgeführt werden kann. Da die Ermittelungen darüber, welchem von beiden Anschlusspunkten der Vorzug zu geben sein möchte, noch nicht haben zum Abschluss gebracht werden können, ist die Ermäch-

tigung zu dem Bau der Bahn in dem Gesetzentwurf alternativ — von Simonsdorf oder Marienburg — nachgesucht worden.

Die Linie, deren Länge in beiden Fällen nur etwa 21,5 km beträgt, erschliesst ein Verkehrsgebiet von ungefähr 450 qkm mit rund 34 000 Einwohnern; sie berührt nahezu in ihrer ganzen Ausdehnung den Kreis Marienburg (812 qkm, 59 000 Einwohner), nur etwa ein Kilometer derselben entfällt in den Landkreis Elbing (607 qkm, 37 000 Einwohner). Ausser Tiegenhof (2 600 Einwohner, Zuckerfabrik, Brennereien, Hauptmarktplatz für Viehhandel, Dampfmahlmühle, Lederfabrik, Lohgerbereien), woselbst die Bahn ihren Endpunkt erreicht, wird noch die Stadt Neuteich (2 100 Einwohner, Zuckerfabrik, Dampfschneidemühle, Ziegelei, Fabrik landwirthschaftlicher Maschinen und Geräthe, mehrere Getreidegeschäfte, Mahlmühlen, Käserei) angeschlossen.

Die Hauptexportartikel werden bestehen in: Weizen, Gerste, Roggen, Vieh, die Hauptimportartikel in: Steinkohlen, Melasse, Spiritus, Kalk und Kalksteinen, Eisenfabrikaten, Colonial- und Manufacturwaaren.

Die Anlagekosten der Bahn belaufen sich nach den generellen Ermittelungen, ausschliesslich der auf 245 000 ℳ anzunehmenden, den Interessenten zur Last fallenden Grunderwerbskosten auf 1 256 000 ℳ, = rund 58 400 ℳ pro Kilometer, so dass abzüglich des ausserdem noch von den Interessenten zu leistenden Baarzuschusses von 172 000 ℳ (8 000 ℳ pro Kilometer) 1 084 000 ℳ als staatsseitig aufzuwendendes Anlagecapital in den Gesetzentwurf einzustellen waren.

Posen-Wreschen, Lissa-Jarotschin und Lissa-Ostrowo.
(§ 1 No. I Lit. a 5—7 des Gesetzentwurfes.)

Der zwischen der Breslau-Posener Eisenbahn einerseits und der Oels-Gnesener bezw. Posen-Creuzburger Eisenbahn andererseits belegene, zum Theil recht fruchtbare Landstrich der Provinz Posen ist in seiner Entwickelung bisher nicht in dem Masse vorgeschritten, in welchem dies unter den sonst günstigen Vorbedingungen bei dem Vorhandensein ausreichender Schienenverbindungen möglich gewesen wäre. Die ihn umgebenden Eisenbahnlinien laufen in nahezu paralleler Richtung von Süden nach Norden; den dazwischen liegenden Gebietstheilen fehlt es bis auf eine Seitens der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft neuerdings projectirte kleine Stichbahn von Czempin nach Schrimm an geeigneten Querverbindungen, welche mit ihren von den Hauptstrecken abzweigenden Verästungen das Innere des Landes erschliessen und die schlummernden Kräfte zur gedeihlichen Entwickelung erwecken.

Die Herstellung derartiger Querverbindungen bildet schon seit einer langen Reihe von Jahren das eifrig verfolgte Ziel der betheiligten Kreise. Mit dem in Aussicht genommenen Erwerb des Oberschlesischen und Posen-Creuzburger Eisenbahnunternehmens ist es dem Staate vorbehalten, auch dem tief empfundenen Verkehrsbedürfniss dieser Gegend durch Herstellung von Meliorationsbahnen Befriedigung zu verschaffen.

Nach dem Ergebniss eingehender Ermittelungen ist in Uebereinstimmung mit den zutreffenden Ausführungen der Provinzialbehörden die Anlage einer Eisenbahn untergeordneter Bedeutung, einerseits von Posen nach Wreschen, andererseits von Lissa nach Jarotschin und von Lissa über Krotoschin nach Ostrowo zur Erreichung des vorgezeichneten Zweckes als besonders geeignet erkannt worden.

Während durch die Linie Posen-Wreschen die inzwischen bereits in Staatsbesitz übergegangene Märkisch-Posener Eisenbahn ihre Fortsetzung in östlicher Richtung erhält, bilden die Linien Lissa-Jarotschin und Lissa-Ostrowo die naturgemässe und nothwendige Ergänzung des Oberschlesischen und Posen-Creuzburger Eisenbahnunternehmens.

I. Posen-Wreschen.

Die von Posen nach Wreschen projectirte Bahn, in erster Reihe dazu bestimmt, den lebhaften Wechselverkehr zwischen der Provinzialhauptstadt Posen (66 000 Einwohner) mit ihrem östlichen Hinterlande, den Kreisen Schroda und Wreschen zu erleichtern, verlässt den Centralbahnhof Posen unter Mitbenutzung einer etwa 5,6 km langen Strecke der Posen-Thorner Eisenbahn, bringt die Städte Schwersenz (2 900 Einwohner, Dampfmahlmühlen, Spiritusbrennereien) und Kostrzyn (2 100 Einwohner, Knotenpunkt von fünf Chausseen) zum Anschluss und mündet bei Wreschen (4 800 Einwohner, Sitz der Kreisbehörden, Dampfmahlmühlen, Spiritusbrennereien, grosse Zuckerfabrik) in den gleichnamigen Bahnhof der Oels-Gnesener Eisenbahn ein. Bei der Bearbeitung des Projects ist darauf Rücksicht genommen, dass eine etwaige demnächstige Fortsetzung der Bahn in der Richtung auf Strzalkowo ohne Schwierigkeiten möglich ist.

Das zu erschliessende Verkehrsgebiet, den Kreisen Posen, Schroda und Wreschen (bezw. 1 093 qkm 68 000 Einwohner, 1 015 qkm 53 000 Einwohner, 692 qkm 42 000 Einwohner) angehörend, umfasst eine Gesammtfläche von etwa 900 qkm mit rund 50 000 Einwohnern. Der durchweg gute Mittelboden begünstigt Landwirthschaft und Viehzucht; die den eigenen Bedarf weit übersteigenden Producte gelangen meist im Wege des Zwischenhandels, welcher sich namentlich in Schwersenz und Wreschen lebhaft entwickelt hat, nach der Stadt Posen zum Absatz, welche gleichzeitig Bezugsquelle der hauptsächlichsten Bedarfartikel ist. Ausserdem unterhält sowohl Posen wie der ganze von der Bahn zu erschliessende District lebhafte Handelsbeziehungen mit Polen, mit welchem schon seit Jahren über Strzalkowo ein reger Tauschverkehr der beiderseitigen Landesproducte stattfindet.

Die Baukosten der 48,6 km langen Bahn sind ausschliesslich der auf 343 000 ℳ anzunehmenden, von den Interessenten zu tragenden Grunderwerbskosten auf 3 580 000 ℳ = 73 700 ℳ pro Kilometer veranschlagt.

II. Lissa-Jarotschin.

Die Linie Lissa-Jarotschin durchschneidet den Eingangs bezeichneten Landstrich in seiner grössten Breite und bringt die beiden Eisenbahnknotenpunkte Lissa und Jarotschin in directe Verbindung.

Im Norden der Stadt Lissa (11 800 Einwohner, Landgericht, Haupt-Steueramt, Maschinen-Bauanstalt, Zündholz-Fabrik, Dampfmühle, Ziegeleien, Brauereien, zahlreiche Windmühlen, Gerbereien und Kürschnereien) von dem Bahnhofe der Hauptbahn abzweigend, berührt die Linie ausser grösseren Ortschaften und Gutsbezirken die Städte Gostyn (3 400 Einwohner, Knotenpunkt eines ausgedehnten Strassennetzes, bedeutender Pferdemarkt), Borek (2 000 Einwohner, lebhafter Viehhandel) und erreicht bei Jarotschin (2 500 Einwohner) den Anschluss an die sich daselbst kreuzenden Linien der Posen-Creuzburger und Oels-Gnesener Eisenbahn.

Das Verkehrsgebiet der Bahn umfasst zunächst die in grösseren Längen durchschnittenen Kreise Fraustadt (1 000 qkm, 65 000 Einwohner), Kröben (1 038 qkm, 83 000 Einwohner), Krotoschin und Pleschen (bezw. 954 qkm, 70 000 Einwohner, und 1 029 qkm, 65 000 Einwohner) und erstreckt sich ausserdem noch auf Theile der Kreise Kosten (1 161 qkm, 75 000 Einwohner) und Schrimm (1 025 qkm, 61 000 Einwohner). Ackerbau und Viehzucht sind die Haupterwerbszweige seiner Bewohner. Der Boden ist meist fruchtbar in den Kreisen Kröben, Schrimm und Krotoschin, namentlich aber in dem wiesenreichen Obrathale von vorzüglicher Ertragsfähigkeit.

Die der Bahn zufallenden Transportartikel werden hauptsächlich in Getreide, welches schon jetzt in grösseren Mengen über Lissa zur Ausfuhr gelangt, Kartoffeln, Spiritus, Wolle, Vieh und Holz, sowie Steinkohlen, Eisen, Maschinen und Düngemitteln bestehen.

Die Länge der Bahn beträgt 68,6 km; die Baukosten derselben sind ausschliesslich der in Höhe von 250 000 ℳ von den Interessenten zu übernehmenden Grunderwerbskosten auf 3 810 000 ℳ = 55 500 ℳ pro Kilometer veranschlagt.

III. Lissa-Ostrowo.

Die vorstehend bezeichnete Bahn, deren Ausführung bereits von der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft in Aussicht genommen war, führt quer durch den Kreis Kröben über Punitz (2 000 Einwohner, bedeutende Müllerei) und Kobylin (2 400 Einwohner), schneidet bei der Hauptstadt des Kreises Krotoschin (8 300 Einwohner, grosse Dampfbrennereien) die Oels-Gnesener Bahn und mündet bei der im Kreise Adelnau (892 qkm, 63 000 Einwohner) belegenen Stadt Ostrowo (9 100 Einwohner) in den gleichnamigen Bahnhof der Posen-Creuzburger Eisenbahn.

Für den bereits von mehreren Schienenstrassen durchzogenen Kreis Fraustadt hat die Bahn nur geringere Bedeutung, dagegen erschliesst dieselbe in den Kreisen Kröben, Krotoschin und Adelnau ein ausgedehntes Verkehrsgebiet und zieht zahlreiche Ortschaften — darunter die Städte Jutroschin (2 000 Einwohner), Sulmierzyce (3 000 Einwohner) und Adelnau (2 200 Einwohner) — mit zusammen rund 100 000 Einwohnern in ihren Bereich.

Der durchschnittene Landstrich besitzt einen guten ertragreichen Boden, welcher unter besseren Communicationsverhältnissen einen gesteigerten landwirthschaftlichen Betrieb gestatten wird. —

Vieh- und Pferdezucht ist namentlich in der Bartsch-Niederung des Kreises Adelnau von Bedeutung. Industrie und Gewerbthätigkeit sind indess, abgesehen von einigen unweit der Bahnstationen Krotoschin und Ostrowo befindlichen grösseren Anlagen, bisher nur wenig entwickelt und auf Brennereien, Brauereien und Ziegeleien von geringem Umfange beschränkt. Die Eröffnung eines billigen Transportweges sichert den Landesproducten einen erweiterten lohnenden Absatz und wird voraussichtlich auch alsbald eine regere industrielle Thätigkeit anbahnen.

Als demnächstige Transportgegenstände der Bahn kommen neben den Erzeugnissen der Landwirthschaft und Viehzucht vorzugsweise Bau- und Nutzhölzer, sowie Brennholz, von welchen die zum Theil direct berührten ausgedehnten Forsten der Standesherrschaft Krotoschin und der Grafschaft Przygodzice reiche Erträge liefern, ferner Kohlen, Maschinen und künstliche Düngemittel in Betracht.

Die Baukosten der 94,2 km langen Bahn belaufen sich nach dem Voranschlage, ausschliesslich der von den Interessenten zu tragenden Grunderwerbskosten in Höhe von 296 000 *M.*, auf 4 940 000 *M.* = 52 400 *M.* pro Kilometer.

Bentschen-Wollstein.

(§ 1 No. I Lit. a 8 des Gesetzentwurfes.)

Nachdem durch die Bewilligung des Gesetzes vom 21. Mai 1883 dem Kreise Meseritz der langerstrebte Schienenanschluss an die Märkisch-Posener Eisenbahn gesichert ist, soll durch die im § 1 No. I Lit. a 8 des vorliegenden Gesetzentwurfes vorgeschlagene Bahn von Bentschen nach Wollstein auch dem südlich der Märkisch-Posener Bahn belegenen Nachbarkreise Bomst die zur Hebung seiner wirthschaftlichen Kräfte erforderliche Schienenverbindung gewährt und damit der dem Verkehrsbedürfniss des Kreises entsprechende Theil desjenigen Projects verwirklicht werden, welches früher von der Märkisch-Posener Eisenbahngesellschaft unter Mitwirkung eines aus Localinteressenten gebildeten Comités in der Ausdehnung von Bentschen über Wollstein nach Lissa verfolgt, demnächst aber aufgegeben worden ist.

Die Verkehrsbeziehungen des Kreises Bomst, welcher hinsichtlich seiner Erwerbsverhältnisse vorzugsweise auf den Betrieb der Landwirthschaft, der Forstcultur und der durch ausgedehnte Wiesenniederungen begünstigten Viehmast hingewiesen ist, aber Mangels geeigneter Schienenverbindungen nicht zur vollen Entwickelung seiner wirthschaftlichen und industriellen Thätigkeit gelangen konnte, sind vorwiegend nach der nahezu 30 km von der Hauptstadt des Kreises entfernten Station Bentschen der Märkisch-Posener Bahn gerichtet. Die hohen Kosten des weiten Landtransportes haben namentlich die Concurrenzfähigkeit der Landwirthschaft in ihrem hauptsächlichsten Productionsartikel, der Kartoffel, auf deren ausgedehnten Anbau der kalireiche Boden hinweist und von welcher früher grosse Mengen nach England und an die Stärkefabriken des Inlandes abgesetzt wurden, beeinträchtigt und die eigene Verarbeitung dieses Productes bei der Vertheuerung des Fabrikbetriebes durch die kostspielige Kohlenausfuhr überaus erschwert.

Durch die projectirte Meliorationsbahn wird diesen Uebelständen in wirksamer Weise abgeholfen und nicht nur das engere, von der Bahn direct berührte Gebiet, sondern auch das fruchtbare Hinterland der Kreisstadt Wollstein bis über das Obrabruch hinaus dem grossen Verkehr erschlossen werden.

Wollstein mit seinen zu den bedeutendsten der Provinz Posen zählenden Wochenmärkten und den in seiner Umgegend belegenen zahlreichen Brennereien, bildet den Mittelpunkt des etwa 500 qkm mit rund 25 000 Einwohnern umfassenden Verkehrsgebiets der Bahn und zählt selbst rund 2 800 Einwohner.

Als die hauptsächlichsten Transportartikel der Bahn sind zu nennen: Kartoffeln in grossen Mengen, Getreide, Obst, Hopfen, Mastvieh, Spiritus, Bier, Bau- und Brennholz und Steinkohlen.

Zu den wirthschaftlichen Vortheilen der in Aussicht genommenen Verbindung treten ebenso wie bei dem Eingangs erwähnten, gesetzlich bereits genehmigten Project einer Bahn von Bentschen nach Meseritz noch die Vortheile hinzu, welche aus dem erleichterten Verkehr der Eingesessenen des Kreises Bomst mit dem zuständigen Landgericht in Meseritz für die Ausübung einer geordneten und sparsamen Rechtspflege erwachsen.

Die Baukosten der 24,1 km langen Bahn, von welcher 8,9 km auf den Kreis Meseritz (1 151 qkm mit 48 000 Einwohnern) und 15,2 km auf den Kreis Bomst (1 036 qkm mit 58 000 Einwohnern) entfallen, sind abzüglich der auf 131 000 *M.* anzunehmenden, von den Interessenten zu tragenden Grunderwerbskosten auf 1 376 000 *M.* = rund 57 100 *M.* pro Kilometer Bahnlänge veranschlagt. (Fortsetzung folgt.)

Bericht des Verwaltungsrathes der Franz-Josefbahn über deren Verstaatlichung an die ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre dieser Bahn.

Wir hatten in der letzten (16.) ordentlichen Generalversammlung am 7. Mai 1883 die Mittheilung gemacht, dass zuerst unterm 22. October 1882 seitens des Herrn Handelsministers an uns die Einladung erging, mit der Regierung, welche aus Rücksichten staatswirthschaftlicher und handelspolitischer Natur die Uebernahme der Kaiser Franz-Josefbahn in den Betrieb und später sohin auch in das Eigenthum des Staates ins Auge fasste, diesfalls in Unterhandlungen zu treten, sowie dass wir nach sorgsamer und gewissenhafter Prüfung der uns von Seite der Regierung mitgetheilten Uebernahmspropositionen derselben die Erklärung abgaben, dass wir zwar auf den Wunsch der Regierung, die Kaiser Franz-Josefbahn schon jetzt für den Staat zu erwerben, principiell einzugehen bereit seien, dass wir aber im Interesse der von uns vertretenen Actionäre an dem Verlangen festhalten müssten, dass die Bedingungen der Eigenthumsübertragung sogleich in einer auch für den Staat unbedingt bindenden Form festzusetzen wären, so zwar, dass binnen einem mit billiger Berücksichtigung der gegebenen Verhältnisse möglichst kurz zu bemessenden Zeitraume die vollständige Auflösung der Gesellschaft durchgeführt werden könne und dass nach legislativer Genehmigung des Vertrages von der Gesellschaft weder in Betreff des Eigenthums, noch in Betreff des Betriebes, noch endlich in Betreff der gesellschaftlichen Passiven irgend eine Haftung oder Gefahr mehr zu tragen wäre.

Wir hatten auch mitgetheilt, dass die damals auf dieser veränderten Grundlage aufgenommenen Verhandlungen seitens der Regierung wegen einiger hierbei zu Tage getretener schwieriger Vorfragen, welche noch eine genauere Information und ein sorgfältigeres Studium erheischten, alsbald abgebrochen und vorläufig nicht weiter fortgesetzt worden waren.

Unterm 17. November 1883 erhielten wir nun von dem Herrn Handelsminister ein neuerliches Einladeschreiben folgenden Inhalts:

„Nachdem die K. K. Regierung nunmehr in der Lage ist, dem von Seite des geehrten Verwaltungsrathes laut Eingabe vom 11. Januar 1883 wie auch bei den späteren mündlichen Verhandlungen im Sinne des Verwaltungsraths-Beschlusses vom 10. Januar zum Ausdrucke gebrachten Wunsche entgegenzukommen, wonach in dem abzuschliessenden Uebereinkommen wegen Verstaatlichung der Kaiser Franz-Josefbahn die Bedingungen der Eigenthumsübertragung sogleich in einer auch für den Staat unbedingt bindenden Form festzusetzen wären, so zwar, dass binnen einem, mit billiger Berücksichtigung der gegebenen Verhältnisse möglichst kurz zu bemessenden Zeitraume die vollständige Auflösung der Gesellschaft durchgeführt werden kann, setze ich hiervon den geehrten Verwaltungsrath mit dem Beifügen in Kenntniss, dass bei diesem Anlasse auch für die Durchführung einer Convertirung der gesellschaftlichen Prioritätsanlehen derart Vorsorge getroffen wird, dass eine wie immer geartete Belastung oder Haftung der Actionäre ausgeschlossen bleibt. Demgemäss lade ich den geehrten Verwaltungsrath ein, behufs Wiederaufnahme der Unterhandlungen auf der bezeichneten Grundlage seine Vertreter abzuordnen, welchen Tag und Stunde des nächsten Zusammentrittes in kurzem Wege bekanntgegeben werden wird. Zugleich richte ich an den geehrten Verwaltungsrath bei dem Umstande, als in Gemässheit des § 26 der Gesellschaftsstatuten die Einberufung einer Generalversammlung wenigstens dreissig Tage vor dem Zusammentritte dieser letzteren kundgemacht werden muss, das angelegentliche Ersuchen, die Einberufung der Generalversammlung, welche über das Verstaatlichungsübereinkommen und die dadurch bedingte Auflösung der Gesellschaft (§ 24 lit. h Stat.), sowie die damit zusammenhängende Convertirung der Prioritätsanlehen (§ 24 lit. f) und eventuell erforderliche Statutenänderung (§ 24 lit. g) Beschluss zu fassen haben wird, unter Aufnahme der bezeichneten Verhandlungsgegenstände in die Einberufungskundmachung ehestens, und zwar derart zu veranlassen, dass der Zusammentritt der Generalversammlung noch im Laufe des Monats December dieses Jahres erfolgt, zumal ich nicht zweifle, dass es in der Zwischenzeit gelingen wird, bezüglich der noch offenen Fragen des abzuschliessenden Uebereinkommens zu einer vollständigen Einigung mit dem geehrten Verwaltungsrathe zu gelangen."

Dem letzteren Wunsche des Herrn Handelsministers wegen sofortiger Einberufung der Generalversammlung vermochte der Verwaltungsrath zu seinem grössten Bedauern damals nicht nachzukommen, da in jenem Zeitpunkte, ganz abgesehen von der noch völlig offenen Preisfrage, überhaupt ein beiderseits durchberathener und hinsichtlich seiner textlichen Fassung einverständlich festgestellter Entwurf des abzuschliessenden Verkaufsübereinkommens, der ein geeignetes Substrat für die Beschlussfassung der Herren Actionäre in der Generalversammlung hätte bilden können, nicht vorlag.

Seither ist im Wege wiederholter Conferenzen der beiderseitigen Vertreter hinsichtlich der Fassung des Uebereinkommens — mit alleiniger Ausnahme der ziffermässigen Höhe der für die Actionäre als Entgelt in Anspruch zu nehmenden fixen Einlösungsrente — eine vollständige Einigung erzielt worden, und indem wir damit in die Lage gesetzt waren, diesen einverständlich festgestellten Entwurf des Verkaufsübereinkommens vorzulegen, in welchem uns mit einziger Ausnahme der noch offenen Preisfrage all die verschiedenen und wichtigen unserer Sorge anvertrauten Interessen, und zwar ebensowohl die der Actionäre wie die der Prioritätenbesitzer und des grossen uns unterstehenden Dienstkörpers, in ausreichendster Weise gewahrt erscheinen, haben wir weiter keinen Anstand genommen, ungeachtet über die ziffermässige Höhe der den Actionären zu gewährenden Einlösungsrente eine Einigung zwischen der hohen Regierung und uns nicht zu Stande kam, zur Beschlussfassung über das Kaufsanbot der hohen Regierung die heutige ausserordentliche Generalversammlung einzuberufen, da wir es für richtig und zweckentsprechend halten, dass die Entscheidung über jene noch offene Ziffernfrage, bei welcher es sich lediglich um das Geschick der Actionäre des Unternehmens selbst handelt,

auch dem selbstständigen Votum der Generalversammlung der Actionäre überlassen werde.

Was nun speciell die mehrerwähnte noch offene Preisfrage betrifft, so erlauben wir uns zur Kennzeichnung unseres in dieser Hinsicht gegenüber der hohen Regierung festgehaltenen Standpunktes auf Folgendes hinzuweisen:

Nach dem § 24 der Concessionsurkunde unserer Bahn vom 11. November 1866 erwirbt der Staat erst nach Ablauf von dreissig Jahren vom Datum der Concession, also frühestens vom 11. November 1896 angefangen, ein selbstständiges, concessionsmässiges Recht, die Kaiser Franz-Josefbahn jederzeit unter den hierfür in eben diesem § 24 genau fixirten Modalitäten einzulösen. Danach werden im Falle solcher Einlösung zur Bestimmung derjenigen Rente, welche den Actionären für die ganze restliche Concessionsdauer, das ist bis 15. August 1962, zuzukommen hat, bekanntlich die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der der wirklichen Einlösung vorausgegangenen sieben Jahre, das ist also frühestens der Jahre 1890 bis 1896 beziffert, hiervon die Reinerträgnisse der zwei ungünstigsten Jahre abgeschlagen und der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet. Dieser Durchschnittsbetrag, welcher jedoch nicht weniger als das garantirte Reinerträgniss ausmachen darf, ist von der Regierung der an die Stelle der Concessionäre getretenen Actiengesellschaft als Jahresrente bis zum Ablauf der festgesetzten Concessionsdauer zu bezahlen.

Wir sind nun bei der Frage der Preisbestimmung gegenüber der hohen Regierung von der grundsätzlichen Anschauung ausgegangen, dass jede Berechnung des heutigen Werthes der Actie der Kaiser Franz-Josefbahn nur dann eine richtige ist, wenn sie die Chancen des Unternehmens für die ganze restliche Concessionsdauer ins Auge fasst, soweit sich dieselben auf Grund bereits gegebener Verhältnisse mit Wahrscheinlichkeit berechnen lassen, sowie dass die Actionäre, wenn sie das Eigenthum an der Kaiser Franz-Josefbahn heute um volle 13 Jahre früher, als es die Concessionsurkunde in Aussicht nimmt, freiwillig an den Staat übertragen, nicht nur an sich eine Prämie über die ihnen heute zukommende fünfprocentige Verzinsung zu fordern berechtigt sind, sondern insbesondere eine Prämie von solcher Höhe, die ihnen für die berechtigten Hoffnungen der ganzen weiteren Zukunft einigermassen Ersatz zu bieten geeignet ist. Zur richtigen Beurtheilung dieser Hoffnungen der Zukunft sei uns gestattet, vor Allem auf den mächtigen Aufschwung hinzuweisen, den seit Abschluss der Krisenjahre die Verkehrsbewegung auf den gesellschaftlichen Linien genommen hat.

Im Jahre 1880 belief sich die erzielte Brutto-Mehreinnahme im Ganzen auf 594 879 fl., im Jahre 1881 auf 612 229 fl., im Jahre 1882 auf 686 622 fl.; auch im eben abgelaufenen Betriebsjahre 1883 wurde ungeachtet der durch Elementarereignisse bewirkten elftägigen Verkehrsunterbrechung im Monate Januar, welche einen Ertragsausfall von nahezu 100 000 fl. verursachte, und ungeachtet des Mangels eines jeden Cerealienexportes in diesem Jahre abermals nach der bisherigen provisorischen Rechnungsaufstellung eine Mehreinnahme von 400 000 fl. erzielt.

Bei der durchaus gesunden Lage der gesellschaftlichen Bahnlinien, welche nach allen Hauptrichtungen die kürzesten Entfernungen darstellen, bei dem grossen Reichthume der durch diese Linien durchzogenen Gegenden an wichtigen, der allgemeinen Verwerthung erst zuzuführenden Rohmaterialien verschiedenster Art und endlich bei den sich immer lebhafter längs dieser Linien entwickelnden Industrien kann wohl heute schon mit Bestimmtheit gesagt werden, dass die Verkehrssteigerung auch in den nächsten 13 Jahren in annähernd gleichem Masse fortdauernd und selbst über diese Jahre hinaus noch lange nicht ihre Maximalgrenze erreicht haben werde, zumal zur Beurtheilung der Verkehrsverhältnisse der kommenden Jahre heute schon neue Momente fest gegeben vorliegen, welche nur den günstigsten Einfluss auf die fernere Verkehrsentwicklung auf den Linien der Kaiser Franz-Josefbahn üben werden.

Wir erwähnen diesfalls beispielsweise nur den in den nächsten Jahren bevorstehenden successiven Ausbau der einzelnen Theilstrecken der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn, welche in verhältnissmässig sehr günstiger Weise in unsere Linien einmünden werden, ferner den in sicherer Aussicht stehenden Bau einiger für uns mächtiger Localbahnen, so insbesondere der Linie von St. Pölten nach Krems, welche geeignet sein wird, unserer Zweigbahn von Absdorf nach Krems grössere Verkehre zuzuführen, und der Localbahn von Budweis nach Salnau, welche ganz neue Gebiete des Böhmerwaldes mit ausgedehnten mächtigen Waldcomplexen dem Bahnverkehr erst erschliessen wird.

Allerdings kann nicht in Abrede gestellt werden, dass unsere Bahn, um der noch in Aussicht stehenden bedeutenden Verkehrssteigerung vollkommen gewachsen zu sein, noch namhafter Erweiterungs-Anlagen und Nachschaffungen bedarf. Es sei aber sogleich bemerkt, dass durch die Kosten dieser noch vorzunehmenden Investitionen eine Verlegenheit dem Unternehmen nie und nimmer erwachsen kann, weil diese Auslagen erstens nur successive im Laufe der weiteren Jahre bis 1896 erwachsen würden und weil zweitens in dem seinerzeit mit der Regierung abgeschlossenen Protocollar-Uebereinkommen vom 12. Juni 1877, Artikel 8, von derselben ausdrücklich das Zugeständniss gemacht wurde, dass, insolange eine Erhöhung des garantirten Anlage-Kapitals der Bahn nicht stattfindet, solche von ihr als nothwendig genehmigten Investitions-Auslagen gegen seinerzeitige Refundirung bei eventueller späterer Erhöhung des garantirten Anlage-Capitals in die Betriebsrechnung als Ausgabenposten eingestellt werden dürfen.

Wir sind nun bei den von uns zur Beurtheilung der Preisfrage angestellten, keineswegs sanguinischen Berechnungen zu dem Schlusse gekommen, dass die Bahn ein Reinerträgniss abwerfen werde, welches ab 1897 einer mehr als 6 pCt. Verzinsung gleichkommt.

Unter solchen Verhältnissen vermochten wir das Preisanbot der hohen Regierung von $5^1/_4$ pCt. = 10 fl. 50 kr. Oe. W., bei welchem der Werth der Kaiser Franz-Josefbahn auf das gleiche Niveau mit dem der Linz-Budweiser Bahn gestellt wird, als ein genügendes Entgelt für die Actionäre nicht anzuerkennen. Vielmehr fasste der Verwaltungsrath einstimmig den Beschluss, die Zusicherung einer Rente von $5^1/_2$ pCt. = 11 fl. Oe. W. in Anspruch zu nehmen, als das Minimum dessen, was die Actionäre als Entgelt für den Verzicht auf alle künftigen Chancen des Unternehmens beanspruchen können.

Wir glaubten an dieser Forderung gegenüber der hohen Regierung umsomehr festhalten zu sollen, als wir der Ueberzeugung sind, dass die Regierung im Falle der dermaligen Nichtannahme ihres Anbotes, da der Erwerb der Kaiser Franz-Josefbahn für sie zur Ergänzung ihres derzeitigen Staatsbahnnetzes aus verkehrspolitischen Rücksichten eine Nothwendigkeit ist, denn doch jene höhere Rente nachträglich zugestehen werde.

Wie die geehrten Herren aus dem nun seit Wochenfrist in Ihren Händen befindlichen Abdrucke des im hohen Handelsministerium am 12. December 1883 aufgenommenen Protocolles, dem auch der beiderseits vereinbarte Entwurf des Verkaufs-Uebereinkommens als Beilage angeschlossen ist, entnommen haben werden, ist es unseren eifrigen Bemühungen nicht gelungen, die Regierung zum Zugeständnisse der höheren Rente von 11 fl. Oe. W. in Silber zu bestimmen.

Die Herren Regierungsvertreter gaben in diesem Protocolle vielmehr die ausdrückliche Erklärung ab, dass auf Grund der ihrerseits eingeholten Entscheidung der Herren Minister jede Erhöhung der in Gemässheit des Entwurfes von der Regierung angebotenen festen Einlösungsrente von $5^1/_4$ pCt. gleich 10 fl. 50 kr. Oe. W. in Silber als ausgeschlossen zu betrachten sei.

Ausserdem erhielten wir noch seitens des Herrn Handelsministers unterm 22. December 1883 einen Erlass, den wir auf Wunsch des Herrn Ministers hiermit vollinhaltlich zur Kenntniss bringen:

„Mit Bezug auf die Eingabe vom 12. December 1883, No. 14 Pr., setze ich den geehrten Verwaltungsrath in Kenntniss, dass der dem Protocolle vom 12. December 1883, wovon das eine für den geehrten Verwaltungsrath bestimmte Pare dem Herrn Erbprinzen zu Schwarzenberg ausgefolgt worden ist, beigeheftete Entwurf des über den Ankauf der Kaiser Franz-Josefbahn durch den Staat abzuschliessenden Uebereinkommens, in welchem die den Actionären im Wege des Umtausches ihrer Actien in Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen zu gewährende fixe Einlösungsrente mit dem Betrage von jährlich fünf und ein Viertel ($5^1/_4$) pCt. in Silber Oesterreichischer Währung eingesetzt ist, meine sowie die Genehmigung des Herrn K. K. Finanzministers erhalten hat. Indem ich den geehrten Verwaltungsrath ersuche, über dieses Angebot der Regierung die Beschlussfassung der für den 21. Januar 1884 einberufenen ausserordentlichen General-Versammlung der Actionäre der Gesellschaft einzuholen, bin ich durch die von den Herren Delegirten des geehrten Verwaltungsrathes im obigen Protocolle abgegebenen Erklärungen neuerlich und endgiltig zu der Mittheilung veranlasst, dass die Regierung jede Erhöhung der ihrerseits angebotenen fixen Einlösungsrente als ausgeschlossen betrachtet. Von der jederzeit bewährten Fürsorge des geehrten Verwaltungsrathes zur Wahrung der Interessen der Actionäre ebenso überzeugt wie von dem auch im vorliegenden Falle mit voller Sicherheit zu gewärtigenden durchaus correcten und loyalen Vorgehen des geehrten Verwaltungsrathes, zweifle ich nicht, dass der geehrte Verwaltungsrath die Actionäre in den Stand setzen werde, in vollständiger Kenntniss der Sachlage über die Annahme des Regierungsanbotes Beschluss zu fassen.

Zu diesem Zwecke würde ich Werth darauf legen, das gegenwärtige Schreiben vollinhaltlich zur Kenntniss der General-Versammlung gelangen zu lassen.

Wien, den 15. December 1883."

Aus Oesterreich-Ungarn.

Das Staatsbahnnetz der Oesterreichischen Reichshälfte.

Mit der in der am 23. d. M. stattgehabten Generalversammlung der Franz-Josefbahn (siehe unten) votirten Verstaatlichung dieser Bahn wird, nachdem an der Zustimmung seitens der Legislative nicht zu zweifeln ist, der Staat mit Einreihung der ihm gehörigen Böhmischen Linie Rakonitz-Protivin über ein Netz von Eisen-

strassen verfügen, welches alle übrigen grossen Transportunternehmungen beider Reichshälften an Ausdehnung und Capitalswerth weit übertreffen wird. Schon das Netz der westlichen Staatsbahnen begreift mit Einschluss der Rudolfs- und der Vorarlberger Bahn 2 080 Betriebs-Kilometer in sich, und ist somit fast so gross, wie das Gesammtnetz der Südbahn-Gesellschaft, welches 2 190 km umfasst. Dazu kommt noch die Arlbergbahn mit 137 km, wovon die Strecke Innsbruck-Landeck mit 73 km bereits dem öffentlichen Verkehre übergeben ist. Das Netz der Franz-Josef Bahn zählt 714 und die mit ihr in Verbindung stehende Staatsbahn Rakonitz-Protivin 145 km. Nach der Erwerbung der Franz-Josef Bahn wird somit das zusammenhängende westliche Staatsbahnnetz 3 076 km messen. Selbst die Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft besitzt mit Einrechnung der Waagthalbahn derzeit blos 2 389 km Schienenstrang und selbst das Gesammtnetz der Ungarischen Staatsbahnen begreift nur 2 993 km. Zu dem zusammenhängenden Netze der Oesterreichischen Staatsbahnen kommen aber noch die kleinen isolirten Strecken der Dalmatiner und Istrianer Bahn, dann die im Privatbetriebe stehenden Linien in Mähren, Schlesien, Galizien, Steiermark und Kärnten, wodurch sich die Kilometerzahl der im Besitze des Staates befindlichen Schienenwege auf 3 665 erhöht. Dazu werden später noch die im Bau begriffenen Linien der Galizischen und Mährisch-Böhmischen Transversalbahn, sowie die in Aussicht genommenen Fortsetzungen der Istrianer und Dalmatiner Bahnen kommen. Von dem gewaltigen Capitale, welches in diesem Staatsbahnnetze investirt ist, kann man sich schon eine Vorstellung bilden, wenn man die Ziffern näher ins Auge fasst, welche in den Hauptbahnen des westlichen Netzes angelegt erscheinen. Fasst man die Anlagecapitalien der fünf grössern verstaatlichten Bahnnetze zusammen, so resultirt schon daraus eine Summe von 429,85, welche sowohl das Capital der Oesterreich.-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft von 375,94 Millionen, als auch jenes der Südbahn-Gesellschaft (von 608,38 und abzüglich von 280,35 Millionen investirt in den Italienischen Linien) von 328,03 Millionen übersteigt und sich durch die anderen bereits im Betriebe stehenden Linien, sowie durch die im Baue begriffenen, mindestens um die Hälfte und somit auf rund 650 Millionen erhöhen wird. Diesem Capital entspricht ein jährliches Zinsenerforderniss von beiläufig 30 Millionen Gulden, welches sich wohl erst in einer Reihe von Jahren durch die Betriebsüberschüsse der Bahnen selbst wird vollständig decken lassen. Die indirecten Vortheile des Staatsbahnwesens und der aus demselben resultirenden billigeren Tarife werden aber unverweilt zu Tage treten.

Eisenbahnverhandlungen im Ungarischen Reichstage.

In der Budget-Debatte des Communicationsministeriums wurden seitens desselben über mehrere Interpellationen und Anfragen folgende Aufklärungen ertheilt:

Zu den Vorarbeiten für eine die Stadt Gran und Umgebung direct mit Pest verbindende Flügelbahn sei die Concession bereits ertheilt. Der Termin laufe bald ab, und werde sich jedenfalls ein Unternehmer für diese Bahn finden. — Wegen des ausschliesslichen Gebrauches der Ungar. Sprache beim Betriebe wurde die Versicherung gegeben, der Zeitpunkt sei nahe, wo der Erfüllung dieses Wunsches weder persönliche noch sachliche Hindernisse im Wege stehen werden. — In Betreff der Beschwerde, dass ein Theil der Locomotiven im Auslande bestellt werden musste, wurde angegeben, dass die staatliche Maschinenfabrik für 1884 schon mit Bestellungen versehen ist und bis 1885, wo man die Maschinen benöthigt, blos 50 herzustellen vermag. Wegen der Einrichtung einer Maschenfabrik im Süden für Reparaturen seien Verhandlungen im Zuge; in Betreff des Ortes, wo dieselbe zu errichten wäre, sei noch keine Entscheidung getroffen. Auch die Regierung wäre für den Bau der Eisenbahnlinie Maros-Vasarhely-Tölgyes, wenn Rumänien den Bau der Anschlusslinie sicherstellen würde. — Ueber die geäusserte Missbilligung seitens eines Abgeordneten, dass der Staat der Privatindustrie Concurrenz mache, daher die Maschinenfabrik aufzulassen wäre, erklärt der Minister Baron Kemeny, er sei auch kein Freund der staatlichen Concurrenz auf industriellem Gebiete; es gebe aber Situationen, in welchen es aus dem Gesichtspunkte der staatlichen Interessen Pflicht der Regierung ist, den einen oder den andern Industriezweig zu cultiviren, um die im Interesse des Staates gelegene Beschaffung von gewissen Artikeln sicherzustellen. Locomotiven und Dampfdreschmaschinen würden übrigens in Ungarn bisher anderweitig nicht erzeugt und werde daher in dieser Beziehung der einheimischen Industrie keine Concurrenz gemacht.

Munkacs-Beskid und Czacsa-Saybusch.

Der vom Communicationsminister eingebrachte Gesetzentwurf über den Bau der Eisenbahn Munkacs-Beskid lautet (auszugsweise) wie folgt: § 1. Der Ausbau einer von der Station Munkacs der Ungarischen Staatsbahn ausgehenden über Szolyva und Valacz bis an die Ungarisch-Galizische Landesgrenze reichenden Locomotiv-Eisenbahn auf Staatskosten wird hiermit angeordnet. § 2. Diese Eisenbahn ist als Bahn ersten Ranges eingeleisig zu bauen. § 3. Der Bau und die Ausrüstungskosten dieser Eisenbahn werden ohne Intercalar-Zinsen mit 10,4 Millionen Gulden festgestellt. § 4. Zur Bestreitung der Kosten der auf dieser Linie im Jahre 1884 auszuführenden Bauten wird ein Credit von 2 Millionen Gulden bewilligt. Mit der Durchführung sind der Communications- und Finanzminister betraut. Ein zweiter eingebrachter Gesetzentwurf betrifft die Inarticulirung der Concessionsurkunde für die Eisenbahn Czacsa-Saybusch und ordnet diese Inarticulirung in zwei Paragraphen an.

Oesterreichisch-Deutsche Eisenbahnanschlüsse.

Die Verhandlungen mit der Preussischen Regierung bezüglich des Anschlusses der projectirten Eisenbahn Hannsdorf-Ziegenhals haben nach der „Presse" noch zu keinem befriedigenden Resultat geführt. Die Preussische Regierung lässt sich nämlich, wie es scheint, bereits in diesem Falle von dem in Frage kommenden Einfluss der projectirten Eisenbahn auf die in Verstaatlichung begriffene Oberschlesische Eisenbahn leiten und bringt als Anschlusspunkt die Station Deutsch-Wette in Vorschlag. Es ist auch darauf hinzuweisen, dass eine andere Eisenbahn-Anschlussfrage wegen Ausbaues der Buschtêhrader Bahn von Graslitz nach Klingenthal an der Wahl des Grenzbahnhofes gescheitert zu sein scheint.

Das Schlesische Städtebahn-Project.

Dem „Tageblatt" zufolge hat der Schlesische Landesausschuss an das Handelsministerium die Bitte gerichtet, bei Concessionirung der von Wallachisch-Meseritsch aus durch das östliche Schlesien zum Anschlusse an die Galizische Transversalbahn zu führenden Bahn die Bedingung zu stellen, dass die Städte Friedek, Teschen, Ustron, Skotschau, Bielitz in die Hauptlinie der Bahn einbezogen werden sollen. In derselben Angelegenheit tagte in Bielitz kürzlich eine Commisson. Die genannten Orte empfinden es als einen schweren Missstand, dass sie bis heute einer günstigen Bahnverbindung entbehren.

Triest und die Südbahn.

Anlässlich der Schlusssteinlegung der Hafenbauten ist in Triest der Gedanke ventilirt worden, dass der Betrieb der dortigen Lagerhäuser künftig gemeinsam von der Handelskammer, der Commune und der Südbahn geführt werden solle. Die Functionen des Betriebes wären zwischen den beiden Triestiner Corporationen und der Südbahn entsprechend zu theilen. Dieses Project ist unabhängig von der Frage der Aufhebung des Freihafens. Bisher war blos von der Uebernahme der Lagerhäuser in Staatsbetrieb die Rede.

Directe Schifffahrtsverbindung zwischen Triest und Amerika.

Mit 1. Februar bereits tritt in Folge eines zwischen der Südbahn und den Sheffielder Rhedern Ward und Holzapfel abgeschlossenen, vom Handelsministerium genehmigten Uebereinkommens, eine reguläre allmonatliche Dampferverbindung zwischen Triest und New-York, sowie eine allmonatlich verkehrende Dampferverbindung zwischen Triest und England, bei welcher in London, Leeds und New-Castle angelegt wird, ins Leben. Für diese Linie werden jene schon seit langer Zeit geplanten billigen combinirten Land- und Seetarife in Kraft treten, so dass vorläufig nur für die Station Wien via Triest ganz besondere billige Tarife eingehoben werden für die Transporte nach England und Amerika. Gleichzeitig haben sich die genannten Rheder bereit erklärt, auch für Güter von Budapest, welche für Amerika und England via Triest verfrachtet werden, die gleichen Tarife einzuheben. Gleichzeitig hat die Südbahn in Voraussicht der durch die Egyptischen Wirren möglicherweise verursachten Mindereinfuhr von Baumwolle aus Egypten mit den genannten Rhedern die Etablirung einer directen Dampferlinie zwischen Triest und Centralamerika (New-Orleans und Havana) für die Zeit der Baumwollernte in Aussicht genommen; um einem grösseren Import Amerikanischer Baumwollen rechtzeitig die Wege zu ebnen.

Zur Nordbahnfrage.

Der Gemeinderath Dr. Menger hat in der Nordbahn-Commission des Gemeinderathes seinen Bericht erstattet. Der Referent giebt eine statistische Zusammenstellung des Verkehrs aller nach Wien einmündenden grossen Bahnen, aus der hervorgeht, dass die Kaiser Ferdinands-Nordbahn den intensivsten Verkehr und für Wien weitaus die grösste Wichtigkeit besitzt. Jede Werkstätte und jeder Haushalt seien an einer richtigen Lösung der Nordbahnfrage betheiligt. Oesterreich — fährt der Bericht fort — ist derzeit das Land hoher Tarife im Vergleiche zu Deutschland, das niedrige, und zu Ungarn, das Tarife mittlerer Höhe hat. Hierunter leide hauptsächlich der Hauptplatz für Handel, Gewerbe und Industrie: Wien. Der Bericht bespricht sodann die Wünsche, die bei der Neugestaltung der Verhältnisse der Kaiser Ferdinands-Nordbahn von der Bevölkerung von Wien und Umgebung in Rücksicht auf Classification, Höhe der Tarife, Refactiewesen, Kartelle, das Verhältniss der Inlands- und Auslandstarife, das Lagerhaus der Stadt Wien, dann wegen der bei dem gegenwärtigen Kartell- und Refactiewesen in vielfacher Richtung

vorkommenden Benachtheiligung der kleineren Geschäftsleute und des geschäftlichen Nachwuchses gestellt werden. An einer Anzahl besonders wichtiger Artikel, d. i. Kohle, Roheisen, Maschinen, Getreide, Mahlproducte, dann verschiedener Approvisionirungs-Artikel wird dargethan, wie der Verkehr ganzer grosser Productions-Gebiete mit Wien durch die hohen Tarife erschwert und nur für Ausnahmefälle ermöglicht wird. Der Bericht gelangt zum Conclusum, dass eine Expropriation der Nordbahn rechtlich zulässig sei, eine Behauptung, die noch sehr des Beweises bedarf, wir werden bei der Discussion dieses Berichtes auf denselben zurückkommen.

Die Bestellungen für den Staatsbahnbetrieb.

Die Direction für Staatsbahnbetrieb hat bezüglich der im laufenden Jahre zu machenden Bestellungen auf Fahrbetriebsmittel folgendes Präliminare gestellt: Die fortdauernd gesteigerten Anforderungen des Personen- und Frachtenverkehrs machen eine Vermehrung an Locomotiven, sowohl für Eilzugs- als Lastzugsmaschinen nöthig und werden zur Deckung dieses Bedarfs drei Eilzugsmaschinen angeschafft werden. Zur Deckung des Localverkehrs werden 30 Intercommunicationswagen präliminirt und zur Bewältigung des vermehrten Frachtverkehrs sind 20 neue Gepäckwagen nöthig und für die Transporte der Materialzüge 40 Lowries. Diese Bestellungen repräsentiren einen Betrag von rund 400 000 fl. Auffallend ist es, bemerkt das „Fr.-B.“, dass der vermehrte Frachtenverkehr nicht auch die Anschaffung neuer Güterwagen erforderlich macht.

Von den Galizischen Staatsbahnen.

Seitens der neu creirten Ministerial-Commission, welche mit der Oberleitung der vereinigten Galizischen Staatsbahnen betraut ist, wurde nunmehr die Geschäftsordnung, resp. definitive Organisirung des internen Dienstes mit Berücksichtigung auf die in Bälde zu gewärtigende Eröffnung der Theilstrecke Grybow-Zagorz der Galizischen Transversalbahn fertig gestellt und wurde dieselbe dem Handelsminister behufs Genehmigung unterbreitet. Nach Genehmigung derselben sollen die durch die Neuorganisirung bedingten Massnahmen unverweilt durchgeführt werden, um bei Eröffnung der obgenannten Theilstrecke der Galizischen Transversalbahn bereits mit einem vollständig instruirten Verwaltungs-Apparate functioniren zu können.

Diese Ministerial-Commission hat sich selbst für das kurze Provisorium in ganz zweckdienlicher Weise organisirt und functionirt trotz aller Schwierigkeiten des Ueberganges vortrefflich.

Günstige Wirkungen der Tarifreform.

Die Erfolge der Einführung ermässigter Tarife namentlich für Massenartikel treten immer klarer zu Tage, nur in Folge der vereinbarten entsprechenden Tarifstellungen wurde ermöglicht, Lebensmittel aus Italien nach Warschau, Moskau und Petersburg in grösseren Mengen zu befördern, andererseits Wild und Geflügel von Russland nach Oesterreich in vollen Wagenladungen zu transportiren. Die Verbesserung der directen Tarife hat weiter zur Folge, dass gegenwärtig beträchtliche Quantitäten von Malz aus der Hanna nach Süddeutschland und der Schweiz befördert werden. Das Mährische Malz hat sich übrigens noch ein entfernteres Absatzgebiet erobert, nämlich Norwegen. Auch die in den früheren Monaten wiederholt constatirte Zunahme des Personenverkehrs darf den besonderen Massnahmen zugeschrieben werden, welche die Oesterreichischen Eisenbahn-Unternehmungen zur Belebung desselben ergriffen haben.

Eisenbahnlinie Lemberg-Rawa-Ruska.

Zwischen der Regierung und der Lemberg-Czernowitzer Bahn ist vor einiger Zeit ein Uebereinkommen wegen Baues der Strecke Lemberg-Rawa-Ruska getroffen worden. Die Baukosten sind auf 3,9 Millionen Gulden präliminirt, von welcher Summe die Regierung den Betrag von 0,9 Mill. Gulden auf sich genommen hat. Eine Verlängerung der fraglichen Linie bis zur Russischen Grenze ist in Aussicht.

Karl-Ludwigbahn und Russische Südwestbahn.

Die zwischen der Russischen Südwestbahn und der Galizischen Karl-Ludwigbahn vereinbarte Beförderung von Getreide in loser Schüttung (wovon wir in einem der letzten Berichte bereits Erwähnung gethan haben) wird demnächst, und zwar für alle Stationen der Südwestrussischen Verbandsgruppe activirt werden. Dem Antrage, diese Beförderungsart einstweilen lediglich auf die über Kiew hinausgelegenen Stationen anzuwenden, hat sich die Russische Südwestbahn in Anbetracht dessen nicht angeschlossen, weil hierdurch zu Gunsten einiger Productionsgebiete besondere Privilegien und Begünstigungen eingeräumt werden würden, welche den übrigen von dergleichen Erleichterungen ausgeschlossenen Versendern Veranlassung zu begründeten Klagen und Unzufriedenheit geben würden. Dieser Standpunkt entspringt der Rücksicht, dass der Russische Export nicht zu seinem Schaden in einseitige Richtung gedrängt werde.

Gedeckte Viehtransportwagen.

Die Ungarische Staatsbahn hat vor Kurzem auf ihren Linien eine grössere Anzahl gedeckter Lastwagen zum Viehtransport in den Verkehr gebracht, welche, nachdem deren Bordwände über eine gewisse Länge des Wagens und in einer gewissen Höhe herabgelassen werden können, einerseits eine genügende Oeffnung zum Lüften haben, andererseits aber auch die Thiere gegen die Unbilden der Witterung besser schützen, als die offenen Lastwagen. Nachdem jedoch die Verfrachter noch immer nur die offenen Lastwagen in Anspruch nehmen, die gedeckten aber nicht annehmen wollen, hat die Wagendirigirung der Ungarischen Staatsbahn die Budapester Handels- und Gewerbekammer ersucht, die betreffenden Kreise auf die Vorzüge der gedeckten Lastwagen aufmerksam zu machen. Die Kammer hat hierauf erwidert, dass die diesfalls durch ihre Handelssection angehörten Sachverständigen sich dahin geäussert haben, dass sowohl sie als auch andere Verfrachter mit grösster Bereitwilligkeit solche Wagen benutzen werden, wie sie in der Zuschrift erwähnt sind, wenn ihnen solche in erforderlicher Anzahl zur Verfügung gestellt werden.

Ausserordentliche Generalversammlung der Franz-Josef Bahn.

In der am 23. d. M. abgehaltenen Versammlung ist die Entscheidung, trotzdem der Verwaltungsrath auf seiner ursprünglichen Forderung von 11 fl. Rente pro Actie bestand und demgemäss auch stimmte, im Sinne der Regierung ausgefallen. Der Verlauf derselben ist folgender: Der Präsident des Verwaltungsrathes, Johann Adolf Fürst zu Schwarzenberg, eröffnete die Versammlung mit der Mittheilung, dass, da durch die anwesenden 139 Actionäre ein Gesellschaftscapital von 19 460 400 fl. repräsentirt erscheine, die Generalversammlung beschlussfähig sei. Ueber den ersten Punkt der Tagesordnung, nämlich der Vorlage des Entwurfes des mit der Regierung getroffenen Verstaatlichungs-Uebereinkommens, erstattet der Generaldirector Hofrath Heinrich R. v. Kogerer den Bericht des Verwaltungsrathes. Derselbe giebt eine Darstellung der mit der Regierung geführten Verhandlungen und betont im Wesentlichen: Der Verwaltungsrath hat sich hauptsächlich vor Augen gehalten, dass mit Beginn 1897, von welchem Jahre an die Regierung concessionsmässig jederzeit berechtigt erscheint, die Verstaatlichung der Bahn, auch gegen den Willen der Actionäre, vorzunehmen, die Prosperität der gesellschaftlichen Bahn voraussichtlich eine derartige sein werde, dass ein 6 pCt. Erträgniss mit Wahrscheinlichkeit zu gewärtigen ist. Der Verwaltungsrath hat demnach geglaubt, der Regierung gegenüber auf der Forderung einer $5^1/_2$ pCt. Rente beharren zu sollen. Dem gegenüber habe die Regierung erklärt, an ihrem ursprünglichen Anbote einer Rente von $5^1/_4$ pCt. mit Entschiedenheit festhalten zu müssen. Der Verwaltungsrath stelle nun eine Beschlussfassung hierüber dem Ermessen der Generalversammlung anheim. Actionär Dr. Clemens beantragt in Würdigung der Bestrebungen des Verwaltungsrathes zur Wahrung der Interessen der Actionäre demselben den Dank auszudrücken. Er beantragt ferner a) die Genehmigung des mit der Regierung vereinbarten Uebereinkommens. Weiter giebt der Redner der Besorgniss Ausdruck, dass für den Fall, als die legislative Genehmigung des getroffenen Uebereinkommens nicht vor Juli erfolgen würde, die Möglichkeit eintreten könnte, dass der Julicoupon anstatt mit $5^1/_4$ pCt. nur mit 5 pCt. zur Einlösung gelangte und beantragt demnach b) es möge in dem § 15 des Uebereinkommens in dem Passus „sofern die letztere (legislative Genehmigung) nicht bis Ende December erfolgen sollte, ist die Gesellschaft an das Uebereinkommen nicht weiter gebunden“ statt „Ende December“ Ende Juni eingesetzt werden. Nachdem hierauf der anwesende Regierungsvertreter im Namen der Regierung die Erklärung abgegeben, dass für den Fall der Zustimmung der Generalversammlung die Regierung die erwähnte Abänderung des § 15 genehmige, wurde dieser Antrag einstimmig angenommen und in derselben Weise dem Verwaltungsrathe der Dank votirt. Es wird nun zur Abstimmung über die bekannten auf der Tagesordnung stehenden Anträge geschritten. Zu Antrag 1, in dem auch die Einlösungsrente enthalten ist, erscheinen abgegeben; 1691 Stimmen mit „ja“ und 308 mit „nein“; derselbe ist sonach mit mehr als zwei Drittel Majorität angenommen. Die übrigen Anträge wurden sodann einstimmig angenommen, womit die Generalversammlung schloss. (Der Bericht des Verwaltungsrathes beleuchtet die Situation der Franz-Josef-Bahn und die Verstaatlichungsfrage überhaupt in so klarer überzeugender Weise, dass wir denselben an anderer Stelle (S. 104) wörtlich zu reproduciren für angemessen halten.)

Börsenbericht und Coursnotiz.

Der Januarcoupon hat diesmal sein Versprechen gehalten; das Publikum kauft, wenn auch bedächtig, aber es kauft endlich doch und die Anlagewerthe, insbesondere Prioritäten, erfreuen sich lebhafter Nachfrage. Die einzelnen Abschwächungen sind auf locale oder besser speculative Ursachen zurückzuführen; so wichen Südbahn (143), weil Berlin angeblich contreminirte, während seither Frankfurt wieder in die Bresche getreten sein soll; der gegen das Vorjahr etwas geringere Wochenausweis der Staatsbahn (318) verstimmte ein wenig, doch wird das Jahresplus die Scharte mehr als genügend auswetzen; Nordwestbahn (187) ist etwas gewichen, während die verwandte Elbethal (204,25) deshalb stieg, weil die laut Beschluss der vorjährigen Generalversammlung noch zurückgehaltenen 15 000 Stück Actien jetzt zur

Ausgabe gelangen sollen. Die günstige Stimmung zeigt sich endlich auch darin, dass trotz des vorerwähnten Commissionsberichtes Nordbahn bis auf 2582 avancirten.

Aus dem Deutschen Reich.

Aus den Berathungen des Herrenhauses, betreffend den weiteren Erwerb von Privatbahnen für den Staat.

In seiner Sitzung vom 23. d. M. trat das Preussische Herrenhaus den Beschlüssen des Abgeordnetenhauses betreffs des weiteren Ankaufes von Eisenbahnen für den Staat bei.

Wir heben aus den Verhandlungen als von allgemeinem Interesse vor Allem die Rede des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten, Maybach, hervor, welcher sich über die Verstaatlichungs-Frage im Allgemeinen wie folgt aussprach:

M. H.! Wir stehen an dem dritten Abschnitt der grossen Verstaatlichungs-Frage. Als Sie im Jahre 1879/80 Ihre Zustimmung gaben zu den ersten grossen Erwerbungen, wurden auch hier in dem Hohen Hause noch Meinungen laut, ob dieser wichtige und für die wirthschaftlichen nicht minder, wie für die finanziellen Interessen des Staats weittragende Schritt doch nicht seine sehr grossen Bedenken habe. Ich glaube, wir können uns Alle das Zeugniss ausstellen, allen Denjenigen, die mitgewirkt haben an den weiteren Acten, dass die Befürchtungen, die damals gehegt wurden, sich nicht bestätigt, dass viele von den Erwartungen, die man an diesen grossen Schritt knüpfte, schon bisher sich erfüllt haben, und dass wir hoffen dürfen, bei dem weiteren Ausbau dieses augenblicklich erst im Rohbau vollendeten Systems noch dasjenige erreicht zu sehen, was auf den verschiedenen Feldern zu erreichen wünschenswerth ist.

Schon jetzt ist zu ersehen, wie wir manche der Fehler, die unter dem früheren Systeme nothgedrungen gemacht werden mussten, nach und nach corrigiren, wie die Staatsregierung vielfach bemüht ist, vorsichtig, natürlich mit Rücksicht auf den finanziellen Effect, die Uebelstände zu beseitigen, in den Einzelverbindungen, in der Zusammenstellung der Eisenbahnverbindungen und in denjenigen Verkehrsbeziehungen, die durch die früheren Verhältnisse nicht zu ihrer vollen Entwickelung gelangen konnten. Es ist das nicht ohne Kosten möglich, und ich kann auch, was technische Schwierigkeiten angeht, nur die Bitte aussprechen, dessen eingedenk zu sein, dass auch hier Rom nicht in einem Tage erbaut wird, und dass es vieler Jahre bedarf, um alle alten Uebelstände zu beseitigen und neue, bessere Einrichtungen an deren Stelle zu setzen.

Was die finanzielle Seite der Sache anlangt, so will ich nur hervorheben, dass die Resultate bis jetzt befriedigende gewesen sind und dass wir bei weiterem Fortschritt hoffen dürfen, mit weiteren befriedigenden Resultaten Ihnen gegenüber treten zu können. M. H., wenn Sie sich vergegenwärtigen, welch colossales Netz sich demnächst in der Hand des Preussischen Ministers vereinigt, dann werden Sie, wie ich hoffe, sagen, die Aufgabe ist eine sehr grosse, und wir wollen, wenn uns auch hier und da noch nicht alles recht ist, Nachsicht üben. Gestatten Sie, dass ich Ihnen zusammenstelle, wie sich das Preussische Staatseisenbahnnetz gegenwärtig, wenn wir auch die in der jetzigen Vorlage behandelten Bahnen dazu bekommen, darstellen wird. Es befinden sich dann Alles in Allem in der Hand des Staates nicht weniger als 19 182 km, dazu unter Staatsverwaltung für Rechnung von Privatgesellschaften 537 km rund gerechnet; im Bau befinden sich für Staatsrechnung augenblicklich nicht weniger als etwa 2 400 km, Summa Summarum gegen 22 000 km. Dazu ist mir persönlich auch die Verwaltung der Reichsbahnen unterstellt, so dass nahezu 24 000 km Eisenbahnen in Einer verwaltenden Hand des Ministers vereinigt sein werden. Der Apparat ist gewiss ein sehr grosser, aber ich stehe nicht an zu erklären, dass bei richtiger Organisation es keine zu grossen Schwierigkeiten hat, diesen Apparat noch zu vergrössern.

Finanziell, m. H., wie stellt sich da die Sache? Der Herr Referent hat angeführt, dass der Ueberschuss nach dem vorliegenden Etat für das nächste Jahr auf rund 164 Millionen Mark angenommen ist, da ist aber ausserdem noch hinzuzuzählen, was wir an Verzinsung und Amortisation für Prioritäten schon vorweg berichtigt haben, es sind das über 64 Millionen. Wir haben also einen Ueberschuss zu gewärtigen, welcher erheblich hinausgeht über den Betrag, den wir brauchen für Verzinsung unserer gesammten Eisenbahnschuld, ja der gesammten Staatsschuld. Auch sogar die Amortisation wird gedeckt. Das ist die Aussicht, die wir haben nach dem nächstjährigen Etat. Was den laufenden Etat anlangt, so ist nach den Materialien, die zur Zeit der Regierung vorliegen, anzunehmen, dass ein Netto-Ueberschuss von mehr als 17 Millionen über den Etat sich ergeben wird. Stellen wir nun dem gegenüber das Resultat unserer alten Staatseisenbahnen, wie wir sie bis zur ersten grossen Verstaatlichung hatten, so finden wir, dass im Jahre 1879/80 sich das Anlagecapital auf 1 423 000 000 ℳ belief, um mit runder Summe zu rechnen, während es nach unserer jetzigen Statistik, Alles in Allem gerechnet, sich auf 4 344 000 000 ℳ belaufen würde. Wenn man sich vergegenwärtigt, wie das Resultat heute ist, resp. nach dem Abschlusse des Jahres 1882/83, so findet man, dass der Ueberschuss des Jahres 1879/80 das Capital verzinste mit 4,30 pCt., derjenige von 1882/83 aber die Verzinsung gehoben hat auf 5,20 pCt., dass die Ausgaben im Jahre 1879/80 absorbirten von der Einnahme 61,4 pCt. und im Jahre 1882/83 richtig gerechnet 53,26 pCt. Bei letzterem Resultat ist noch in Betracht zu ziehen, wie grosse Summen wir verwendet haben und verwenden können auf die Melioration der vorhandenen Bahnen. Wir haben eine grosse Zahl von Bahnhöfen, Haltestellen besser ausbauen, die Züge vermehren, die Tarife ermässigen können. Wir haben die Verbesserung der Wagen und Locomotiven uns angelegen sein lassen, die Besoldungen der Beamten erhöhen können. Die Besoldungen der Beamten der verstaatlichten Bahnen sind gegen die früheren Privatbahnen um rund 6 000 000 ℳ aufgebessert. Einer grossen Zahl von Beamten, die wir in den Staatsdienst übernommen haben, ist damit eine auskömmlichere Existenz geschaffen und damit grössere Zufriedenheit bereitet. Das will ich aber nicht leugnen: der Wünsche giebt es noch sehr viele, und ich glaube auch sehr berechtigte, und namentlich, wenn wir unsere Beamten betrachten, so findet sich noch eine sehr grosse Zahl von Kategorien, die einer Aufbesserung des Gehaltes bedarf, die wir bisher aber noch nicht haben in Betracht ziehen können. Der Gesichtspunkt ist eben der, dass wir da, wo specielle Verhältnisse es rechtfertigen und dazu nöthigen, die Beamtenbesoldungen zu erhöhen, auch jetzt schon und unbeschadet der hoffentlich später eintretenden allgemeinen Besoldungsverbesserungen mit solchen Besoldungserhöhungen vorgehen.

Neben den erwähnten finanziellen Vortheilen, die uns in die Lage versetzt haben, das Deficit im Staatshaushalt verschwinden zu lassen, haben wir noch in Betracht zu ziehen, was wir sonst gewonnen resp. an Ausgaben für die Staatscasse übernommen haben. Ihr fallen z. B. die Zinsen der Bestände zu, die früher bei Bankhäusern belegt waren und die nach der letzten Aufrechnung nahezu 2 000 000 ausmachten, wir haben ferner die gesammten Zinszuschüsse — ich erinnere an die Pommersche und die Eifelbahn — unter unsere Flügel genommen. Die Kosten der Centralverwaltung, die Amortisation von Oberschlesischen, von Stargard-Posener Bahnactien haben wir auf unsere Fonds übernommen. Wir haben wesentlich in Folge des Erwerbs dieser Bahnen colossale Summen erspart; wie die desfallsige Nachweisung ergiebt, im Ganzen gegen 90 000 000. Ich glaube also, finanziell ist kein Bedenken vorhanden, diese grosse Massregel ihrem Abschluss entgegenzuführen. Noch sind wir ja nicht vollständig fertig, auch nicht nach der Annahme und Perfection dieses Gesetzentwurfs, es bleibt uns noch etwas übrig, worüber wir voraussichtlich auch noch in dieser Session diesem hohen Hause eine Vorlage zugehen lassen werden. Es ist dies, um es gleich zu erwähnen, der Erwerb der Tilsit-Insterburger Bahn, die die sich mitten innerhalb des Ostbahnnetzes befindet, dann der Erwerb der Linien, welche sich im Bremischen Eigenthum befinden und deren Erwerb für uns nothwendig ist, um grosse Schwierigkeiten aus dem Wege zu räumen und unsere Rechte an dem gemeinschaftlichen Unternehmen in vollster Weise auszunutzen, als es bisher geschehen konnte. Es kann möglicherweise der Erwerb der Berlin-Hamburger Bahn hinzukommen, der uns in die Lage setzen würde, auch in jener Richtung nach der Unter-Elbe in Verbindung mit dem Holsteinisch-Schleswigschen System die Hand auszustrecken, um den Verkehr zu beleben. Vergessen möchte ich nicht, dass eine der Früchte, die wir auch mit der Verstaatlichung eingeheimst haben, die Möglichkeit gewesen ist, durch Secundärbahnen die wirthschaftliche Entwickelung des Landes in grossem Masse zu fördern. Im Ganzen mögen für Staatsrechnung resp. mit Staatsunterstützung in Betracht zu ziehen sein etwa 3 300 km Secundärbahnen. Ich leugne nicht, dass auch gerade bei einigen Bahnen, deren Erwerb wir Ihnen vorgeschlagen haben, die Rücksicht mit in Betracht kommt, noch vergessene, zurückgebliebene Landestheile aufzuschliessen, sie an das grosse Eisenbahnnetz zu bringen und manche Verkehrserleichterungen — ich meine da die Klagen über die Oberschlesischen Kohlentarife — den Landestheilen zuzuführen, denen sie bisher nicht gewährt werden konnten. Aber auch hier muss ich darum bitten, der Staatsregierung das Vertrauen zu schenken, dass sie den Verbesserungen, deren Ausführung sie für nothwendig hält in dem Gebiete der neuen und alten Bahnen, unter sorgfältiger Abwägung der Verhältnisse fördern will, unter Berücksichtigung aller Interessen, der wirthschaftlichen, der finanziellen und auch der militärischen, dass sie sich vor Ueberstürzungen auf diesem Gebiete ebenso hüten muss, wie auf dem Gebiete der Tarife und auf dem Gebiete der Erhöhung der Beamtenbesoldungen. Besteht also wirthschaftlich und finanziell — von der militärischen Seite der Sache nicht zu sprechen — kein Bedenken gegen den Ihnen jetzt vorgeschlagenen Schritt, gegen den vollständigen Abschluss des grossen Systems, welches in diesem hohen Hause stets Anklang gefunden hat, dann werden Sie der gegenwärtigen Vorlage auch Ihre Zustimmung geben und der Zuversicht sein können, dass in Zukunft die Erwartungen, die Sie in Bezug auf das Gedeihen des Landes und auf dessen Vertheidigungsfähigkeit hegen dürfen, in allen Beziehungen in Erfüllung

geben. Der Staatsregierung wird es am Herzen liegen, diese Erwartungen so bald wie möglich ihrer Erfüllung entgegenzuführen.

Die Berathung des Eisenbahnetats im Abgeordnetenhaus.

Das Abgeordnetenhaus erledigte am 19., 21. und 22. d. M. die Berathung des Etats der Eisenbahnverwaltung. Eine eingehende Debatte fand über die Frage der Gehaltsaufbesserung verschiedener Kategorien der Eisenbahnbeamten statt. Während von der einen Seite die dringende Nothwendigkeit solcher Aufbesserungen betont wurde, konnte man auf der anderen Seite denselben in dem behaupteten Umfange und losgelöst von einer allgemeinen Aufbesserung der Beamtengehälter nicht anerkennen, zumal für einzelne Beamtenclassen dieses Ressorts, wo sich wirklich ein Nothstand herausgestellt, bereits Abhülfe geschaffen worden sei. Die Majorität beschloss schliesslich, bezüglich einzelner dieser Petitionen der Regierung eine wohlwollendere Berücksichtigung zu empfehlen, als sie von der Budgetcommission vorgeschlagen war. Zu einer längeren Debatte führte dann die von fortschrittlicher Seite ausgesprochenen Anschuldigungen gegen die Coalitionen der Eisenwerke, weil sie dem Staate das Schienenmaterial vertheuern, während dieselben von anderen Rednern als berechtigt dargestellt und namentlich seitens der Regierungsvertreter betont wurde, dass die Concurrenz des Auslandes bei den Submissionen niemals ausgeschlossen sei. — Wir behalten uns vor, nach Einsicht des stenographischen Berichts ausführlicher über die Debatten zu referiren.

Berlin-Hamburger Eisenbahn.

In der Sitzung der Hamburger Bürgerschaft vom 23. d. M. wurde der Antrag des Senates auf Genehmigung des Vertrages, betreffend den Uebergang der im Hamburgischen Gebiete belegenen Eisenbahnstrecken in das Eigenthum oder den Betrieb und die Verwaltung Preussens, an einen Ausschuss von 11 Mitgliedern verwiesen.

Freie Eisenbahnfahrt der Arbeiter der Preussischen Staatsbahnen.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Eisenbahndirectionen ermächtigt, den ausserhalb des Stationsortes wohnenden Arbeitern der Staatsbahnen in allen Fällen, in welchen ein Bedürfniss hierzu vorhanden ist, freie Eisenbahnfahrt zwischen ihrem Wohnort und dem Orte ihrer dienstlichen Beschäftigung zu gewähren. Bisher wurden diesen Arbeitern nur Abonnements zu halbem Preise gewährt.

Walburg-Grossalmerode.

Laut amtlicher Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirection zu Hannover wird die Bahnlinie Walburg-Grossalmerode am 1. Februar d. J. vollständig dem Betriebe übergeben, nachdem der Fahrplan für diese nur 8 km lange, aber für die Industrie wichtige Niederhessische Linie bereits vor nahezu einem Jahre festgestellt und bezw. publicirt worden war. Bisher war nur die Strecke Walburg-Epterode für den Wagenladungs-Güterverkehr im Betrieb. Die Verzögerung war durch die nicht endenwollenden Dammrutschungen auf der kleinen Theilstrecke Epterode-Grossalmerode bedingt, die viele Tausende verschlungen hat In beiden Richtungen kursiren täglich je drei Züge.

Die Reichseisenbahn-Frage.

Einer Notiz der „Köln. Zeitung" zufolge wäre die Frage des Ueberganges der sämmtlichen Eisenbahnen der Einzelstaaten — also die Reichseisenbahn-Frage in weitester Ausdehnung — so weit gediehen, dass die Reichsregierung einen Meinungsaustausch der Bundesregierungen darüber schon bei einer früheren Gelegenheit herbeizuführen gewünscht habe. Neuerdings soll nun der Beschluss der Actionäre der Berlin-Dresdener Bahn, dieselbe dem Deutschen Reich zum Kauf anzubieten, nicht nur zu einer Rückfrage an die Sächsische Regierung (siehe vorige Nummer S. 88), sondern auch zu einem wiederholten Ausdrucke des erwähnten Wunsches geführt haben.

Wenn dies richtig wäre, so könnte vielleicht in kurzer Zeit schon, wenn auch noch nicht in der nächsten Session, der Reichstag mit der Reichseisenbahn-Frage befasst werden. Für die Eisenbahnverhältnisse der Mittelstaaten würde ein Uebergang ihrer Bahnen an das Reich von sehr grosser Bedeutung sein, da ihre Verwaltung wohl nach derjenigen der Preussischen Bahnen umgestaltet werden würde, während diese im Wesentlichen unberührt bleiben würden.

Nach der Erklärung der Regierungscommissarien in der Commission über den Gesetzentwurf, betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat, ist jedoch (wie an dieser Stelle bereits seiner Zeit mitgetheilt wurde) anzunehmen, dass die Preussische Regierung mit dieser Frage sich officiell noch nicht befasst hat, da auf eine bezügliche Anfrage erwidert ist, dass neuerdings bei der Preussischen Regierung nichts weiter in dieser Angelegenheit veranlasst worden sei; nur sei die auf eine spätere Uebertragung der erworbenen Privateisenbahnen auf das Reich bezügliche Klausel auch in die jetzigen Verträge aufgenommen worden. Die daran geknüpfte Bemerkung eines Commissionsmitgliedes, dass sich die Regierung bezüglich des Ueberganges der Bahnen auf das Reich noch auf dem früheren Standpunkte befinde, ist von den Commissarien ohne Widerspruch hingenommen. Auch wird seitens der officiösen Presse mit grösster Bestimmtheit die vorerwähnte Rückfrage an die Sächsische Regierung dementirt und das fragliche Gerücht auf Börsenmanöver zurückgeführt. Ob die Nachricht der „Köln. Z." trotzdem einigen Grund hat, müssen wir abwarten.

Zum Steglitzer Unfall.

Die aus Anlass des Unglücks auf dem Bahnhof Steglitz gerichtsseitig eingeleitete Untersuchung hat ebenso wie die verwaltungsseitige Untersuchung der Ursachen des Unfalls ergeben, dass dem diensthabenden Stationsvorsteher, gegen welchen der Vorwurf einer Vernachlässigung der ihm obliegenden Pflichten erhoben worden war, kein Verschulden trifft, der Unfall vielmehr lediglich auf das eigenmächtige Verhalten des Publikums zurückzuführen ist. Der bezügliche Beschluss der I. Strafkammer hiesigen Königlichen Landgerichts II vom 15. d. M. lautet: Beschluss. Es wird beschlossen: Den Bahnhofsinspector Friedrich Buchmann wegen der gegen ihn erhobenen Beschuldigung der fahrlässigen Tödtung in idealer Concurrenz mit dem Vergehen wider § 316 Strafgesetzbuch ausser Verfolgung zu setzen und die Kosten des Verfahrens der Staatscasse aufzuerlegen. Die geführte Voruntersuchung hat nach keiner Richtung ergeben, dass der Beschuldigte durch Vernachlässigung der ihm obliegenden Pflichten einen Eisenbahntransport in Gefahr gesetzt oder dass er durch Fahrlässigkeit den Tod eines Menschen verursacht hat; es ist vielmehr nach dem Ergebniss der Voruntersuchung als erwiesen anzusehen, dass die Durchlässe eigenmächtig durch Personen aus dem Publikum geöffnet worden und dadurch die Katastrophe herbeigeführt worden ist.

Zum Hugstettener Unfall.

Die Commission zur Prüfung der aus dem Eisenbahnunfall bei Hugstetten entstandenen Entschädigungsansprüche hat, wie der „Nordd. A. Ztg." aus Strassburg berichtet wird, unterm 21. d. M. ihre Thätigkeit eingestellt. Unter ihrer Mitwirkung hat die Grossherzoglich Badische Generaldirection für 36 Personen Rentenbezüge festgesetzt, in maximo 2 400 *M.* Ausserdem wurden an Entschädigungen der Gesammtbetrag von 467 386,74 *M.* ausbezahlt, deren höchster 25 000 *M.* betrug. In acht Fällen wurde der Rechtsweg beschritten, da die Geschädigten das Vergleichsangebot der Generaldirection für ungenügend erachteten. Sieben weitere Fälle sind noch in Schwebe, bei denen gütliches Uebereinkommen alsbald zu gewärtigen ist. Es erübrigt, den Restbestand der freiwilligen Gaben sachgemäss zu vertheilen. Die Centralcasse in Colmar hat 35 697,50 *M.* vereinnahmt und an Unterstützungen 13 632,16 *M.* verausgabt, so dass zu vertheilen bleiben 22 065,44 *M.* Bei der Ausschüttung dieses Betrages muss der ungünstige Ausgang mehrerer Processe in erster Instanz berücksichtigt und dieserhalb eine grössere Summe bis zur Entscheidung des Oberrichters zurückgestellt werden.

Frachtcredite auf den Preussischen Staatsbahnen.

Die Königliche Eisenbahndirection Berlin macht bekannt, dass sie einen Frachtcredit mit einmonatlicher Zahlungsfrist für alle entstandenen Frachten, einen solchen mit drei- oder sechsmonatlicher Zahlungsfrist nur für Frachten aus dem Kohlenverkehr gewährt. Danach muss die monatliche Durchschnittssumme der vom Creditnehmer der Eisenbahnverwaltung zugeführten Frachten bei Frachtcrediten mit einmonatlicher Zahlungsfrist mindestens 500 *M.*, mit dreimonatlicher Zahlungsfrist mindestens 1 000 *M.* und mit sechsmonatlicher Zahlungsfrist mindestens 3 000 *M.* betragen. Zur Sicherstellung der Bahnverwaltung ist eine Caution in Werthpapieren resp. nach Sicht zahlbaren Wechseln zu hinterlegen. Unter gleichen Bedingungen wird der von der Berliner Königlichen Direction gewährte drei- resp. sechsmonatliche Frachtcredit auch auf die Frachtantheile der Oberschlesischen, der Rechte-Oder-Ufer und der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn ausgedehnt.

Secundärbahn-Projecte.

Die Königliche Eisenbahndirection zu Bromberg ist mit der Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Garnsee nach Lessen beauftragt worden.

Die Stadtverordnetenversammlung von Brandenburg genehmigte 500 000 *M.* für den Bau der Nebenbahn Brandenburg-Treuenbrietzen-Jüterbog.

Nach Fertigstellung der Vorarbeiten für die in Aussicht genommene Eisenbahn Uckro-Luckau-Lübben-Beeskow-Grünow geht man jetzt, um die Rentabilität der projectirten Linie festzustellen, mit der Erhebung über den Personen- und Güterverkehr vor.

Das schon seit Jahren vielseitig erörterte Project einer Eisenbahnverbindung zwischen Maltsch-Striegau-Merz-

dorf ist gegenwärtig in den betheiligten Kreisen aufs neue Gegenstand der Verhandlung. Nicht nur von Seiten des hiesigen Kreistages ist in seiner letzten Sitzung die Nothwendigkeit und Nützlichkeit der projectirten Bahnlinie anerkannt und deshalb die Abfassung einer Petition an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten beschlossen worden, auch im benachbarten Kreise Bolkenhain werden Schritte unternommen, um das lange geplante Unternehmen seiner Verwirklichung entgegen zu führen.

Secundärbahnen in Meiningen.

Zur Beschlussfassung über einige im Herzogthum Meiningen zu erbauende Eisenbahnen, u. a. Sonneberg-Lauscha und Lehesten-Ludwigstadt, soll gutem Vernehmen nach der Landtag im Februar d. J. zu einer ausserordentlichen Session einberufen werden.

Saaleisenbahn.

Die Saaleisenbahn übernimmt nach Mittheilung aus Rudolstadt vom 18. d. M. den Bau und später den Betrieb der normalspurigen Secundärbahn von Schwarza nach Blankenburg, wobei jedoch auch der Ausbau der Linie Ohrdruf-Schwarza vorbehalten ist.

Neustrelitz-Warnemünder Eisenbahn.

Aus Mecklenburg-Schwerin, 18. Januar, wird geschrieben, dass die Verzögerung im Bau der genannten Bahn darin begründet ist, dass der dazu verpflichtete Deutsch-Nordische Lloyd mit der Ausarbeitung des Specialplanes noch nicht so weit vorgeschritten ist, um denselben schon den Landesbehörden und dem Reichseisenbahnamt zur Genehmigung vorlegen zu können. Was die Anlage eines Hafenbassins in Warnemünde betrifft, so geht der Widerstand dagegen theils von nautischen Kreisen, theils von einer wirthschaftlichen Betrachtungsweise aus, welche es nicht für rationell hält, dass Rostock durch grossartige und kostspielige Anlagen in seinem Vorhafen Warnemünde den Schiffsverkehr von seinem eigenen Hafen ablenke. Von dieser Seite wird neben der Verbesserung des Warnemünder Hafeneinganges durch Verlängerung der Westmole desselben, welche der Deutsch-Nordische Lloyd übernommen hat, eine Vertiefung des Fahrwassers der Warnow bis nach Rostock hinauf für die wichtigste Aufgabe gehalten. Dieser Ansicht schloss sich auch die Rostocker Schiffergesellschaft an und richtete an die Communalbehörden zu Rostock ein diesbezügliches Gesuch. Die Motivirung dieser Petition hat auf Ersuchen der Schiffergesellschaft Herr Moritz Wiggers zu Rostock übernommen, dessen Begründungsschrift dem Rath eingereicht wurde und nunmehr auch im Druck erschienen ist. Die Schrift führt den Titel: „Die Rostock-Warnemünder Hafenbaufrage. Ein Erachten, im Auftrage der Schiffergesellschaft zu Rostock, verfasst von Moritz Wiggers.“ (Rostock, Wilh. Werther's Verlag. 32 Seiten.)

Die Elbschifffahrt in Concurrenz mit den Eisenbahnen.

Die Elbschifffahrt sucht, wie es scheint, die Concurrenz gegen die Eisenbahnen mit allen Kräften aufzunehmen. Am 15. d. M. hat in Wien eine Conferenz zwischen einer Deputation Böhmischer Zuckerindustriellen und der Nordwest-Schifffahrtsgesellschaft wegen der Elbfrachttarife für Zucker stattgefunden, die Nordwest-Schifffahrtsgesellschaft zeigte ein principielles Entgegenkommen und der Generaldirector derselben ist sofort in Verhandlungen mit der Schifffahrtsgesellschaft der „Kette“ nach Dresden gereist.

Nach einer Notiz der „Nationalzeitung“ vom 21. d. M. ist das im vorigen Jahre zwischen den beiden genannten Gesellschaften vereinbarte Kartell auf 5 Jahre verlängert und zwar unter Bedingungen, welche eine völlige Uebereinstimmung der Verwaltungsorgane verbürgen. Gleichzeitig wurden Verabredungen getroffen, um den Klagen und der Unzufriedenheit der Verfrachter zu begegnen und durch das Princip der Gleichheit in der Behandlung Aller eine feste Organisation des Verkehrs sicher zu stellen. Die „Kette“ nimmt in diesem Frühjahre auch den Verkehr auf der Saale bis Halle auf, der sich bisher nur bis Calbe erstreckte und stellt dadurch eine directe Wasserstrasse Hamburg-Halle her, der sich bis zum nächsten Jahre auch, wenn die projectirte Kette Leitmeritz-Melnik-Prag von der Oesterreichischen Gesellschaft gelegt ist, die Linie Prag-Halle anschliessen wird.

Personalien.

Die Eisenbahndirectoren Dehnert und Zores, Mitglieder der Königlichen Eisenbahndirection zu Elberfeld, sind zu Regierungsräthen ernannt.

Am 20. d. M. starb in Berlin der Commerzienrath Julius Pintsch, 71 Jahre alt, bekannt durch die Verdienste seiner Fabrik um die Einführung der Fettgasbeleuchtung für Personenwagen und Seeleuchtzeichen.

Aus den Niederlanden.

Niederländische Centralbahn.

Die Holländische Regierung scheint die Absicht zu haben, eine Commission zur Feststellung derjenigen Grundsätze zu ernennen, nach welchen ein Ankauf der Niederländischen Central-Bahn durch den Staat sich bewerkstelligen lassen würde. Wenigstens wird mitgetheilt, dass die Gesellschaft zur Ernennung eines Vertreters aufgefordert worden ist, welcher sich an einer Commission dieser Art zu betheiligen hat.

Eisenbahnen auf Java und Indien.

Neuerdings hat sich im Haag eine Gesellschaft constituirt, welche den Bau von Eisenbahnen auf der Insel Java bezweckt. Das ganze Capital (1 440 000 Gulden) ist von den Betheiligten bereits gezeichnet.

Auch ist, jedoch mit einiger Reserve, die Rede von der Constituirung einer grossen Gesellschaft mit einem Capital von 50 Millionen Gulden, welche nicht allein den Bau neuer Eisenbahnlinien in Indien übernehmen, sondern mit der Regierung auch bezüglich Uebernahme des Betriebes für das vorhandene Bahnnetz verhandeln soll. („Moniteur des intérêts matériels“. No. 3 vom 20. 1. 1884.)

Aus Spanien.

San Juan de las Abadesas.

Die „Gaceta de los Caminos de Hierro“ berichtet, dass die Eisenbahn- und Bergwerks-Gesellschaft San Juan de las Abadesas ihre Linien bis Barcelona zu verlängern beschlossen hat, sowie dass sie die Concession für eine Linie von San Martin de Provensals nach Llerena erwerben will; letztere Linie soll sich an die von Granollers anschliessen.

Haftpflicht.

v. O. **Wenn ein Unfall auf Uebertretung eines häufig und insbesondere seitens der Beamten nicht beachteten Verbotes beruht, so ist die Haftpflicht begründet.** Aus den Entscheidungsgründen: „Die Abweisung der Klage durch das Berufungsgericht beruht auf der Feststellung, dass der Unfall, durch welchen der Tod des Vaters und Ehemannes der Kläger herbeigeführt ist, durch eigenes Verschulden des Getödteten verursacht worden Diese von den Revisionsklägern mit Recht angefochtene Feststellung ist nicht eine rein thatsächliche, sondern beruht auf einer Verletzung des § 1 des R.-Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871. Unstreitig ist der Getödtete bei Uebertretung einer Verfügung des Stationsvorstehers zu G. über das Nichtbetreten der Geleise verunglückt und die Feststellung, dass ihm diese Verfügung bekannt gewesen ist, erscheint unanfechtbar. Das Vorbringen, dass das durch jene Verfügung erlassene Verbot des Betretens der Geleise durch häufige Uebertretung unter den Augen der Vorgesetzten seine Bedeutung verloren habe, erachtet das Berufungsgericht für unerheblich. Dies verstösst gegen § 1 a. a. O. Ein Verbot verliert durch die Zulassung der Uebertretung die Bedeutung und Kraft; dazu kann es auch schon ausreichend sein, wenn von einem Theile der ausführenden Beamten die Nichtbeachtung nachgesehen oder nur theilweise gerügt wird.“ (Erk. d. V. Civilsen. des Reichsgerichts vom 29. October 1883 in S. St. u. Gen. w. d. Preuss. Fiscus (Eisenbahndirection Berlin); Blum u. Braun, Annal. Bd. VIII, S. 502 flg.)

Literatur.

Eisenbahn-Jahrbuch der Oesterr.-Ungar. Monarchie von Ignaz Konta (Kohn). Neue Folge, V. Jahrgang, Zweite Abtheilung. Wien 1883, Spielhagen und Schurich. Von diesem rühmlichst bekannten Jahrbuche ist soeben die zweite, den 1882er Jahrgang completirende Hälfte erschienen. (Die erste Abtheilung haben wir bereits in No. 80 S. 1082 des vorigen Jahrg. angezeigt.) Dasselbe reiht sich in Form und Inhalt vollständig den frühern Jahrgängen des Kohn'schen Werkes an. Nur hat die Bildung des grossen Netzes der westlichen Oesterreichischen Staatsbahnen und die im Interesse der bessern Uebersicht durchgeführte Zusammenfassung der einer jeden Localbahngesellschaft gehörenden Linien zu einem Ganzen eine Aenderung in der bisher eingehaltenen Reihenfolge der Bahnen herbeigeführt. — Das Werk umfasst 79 Capitel, in welchen zunächst eine allgemeine Uebersicht der Entwicklung des Eisenbahnwesens der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie im Jahre 1883 gegeben ist; sodann wird die Geschichte und Statistik der in derselben mit Ende 1882 als Einzelunternehmungen vorhandenen 98 Eisenbahnen ausführlich behandelt, und deren finanzielle Verhältnisse (bei neuen Linien auch die bauliche Anlage) eingehend geschildert. Bei den zum ersten Male in dem Jahrbuch behandelten Unternehmungen sind auch die wesentlichsten Bestimmungen der betreffenden Concessionsurkunden angegeben, wie denn auch im Uebrigen stets der Wortlaut der bezüglichen Urkunden, Erkenntnisse etc. willkommenerweise mitgetheilt wird. Die am Schlusse des Buchs angefügten Nachträge vervollständigen das treffliche Werk, zu dessen Empfehlung es weiterer Worte nicht bedarf, bis zu Ende November 1883.

Miscellen.

Die grösste Locomotive der Welt.

Die grösste Locomotive der Welt ist nach dem „Scientific American“ (8. December 1883) die auf der Central Pacific Railroad in Sacramento laufende. Ihr Gewicht (incl. Tender) beträgt 105 t und ihre Gesammtlänge 65 Fuss 5 Zoll.

Verlorene Kohlenmasse.

Im Rauche von London geht jährlich eine Kohlenmasse verloren, deren Heizwerth 25 Millionen Dollars betragen soll.

Der Dampfer Columbia vom Blitze getroffen.

Der Dampfer Columbia der Pacific Steam Navigation Company wurde bei der Einfahrt in die Bay von Columbia vom Blitze getroffen. Der Blitz fuhr dabei am Vordermast hinunter in die See ohne Schaden am Schiff anzurichten. Nur die Compasse waren unbrauchbar und vollkommen unmagnetisch geworden.

Gesellschaften zur gegenseitigen Hilfsleistung in England.

Die Gesellschaften zur gegenseitigen Hilfsleistung entwickeln sich in England von Jahr zu Jahr in immer grösserem Massstabe und haben die von Frankreich bereits weit überflügelt. Dem officiellen Jahresberichte dieser Englischen Gesellschaften werden folgende Daten entnommen:

Die Zahl der eingeschriebenen Mitglieder beträgt 2 Millionen und der nicht eingeschriebenen 5 Millionen; es ergiebt sich darnach eine Gesammt-Mitgliederzahl von 7 Millionen Personen, darunter 4 Millionen Männer.

In allen Quartieren der Gesellschaften nimmt die Armuth in merkbarer Weise ab.

Eine ganz erhebliche Concurrenz machen den genannten Gesellschaften die Caisses d'épargne postales und die Trades Unions, weil bei diesen die Verpflichtung der gegenseitigen Haftbarkeit ausgeschlossen ist.

(„Genie Civil“. 15. Mai 1883.)

Die Montan-Industrie in Frankreich.

Zwei Drittel der jährlichen Production an Kohlen in Frankreich kommen aus den nördlichen Kohlenbecken von Nord und Pas de Calais und aus den Lagern, welche sich südwärts durch die Departements der Loire, Rhône, Ardèche und Gard zum Golf von Lyon erstrecken.

Aus vorgenannten Districten wurden im Jahre 1882 21 Millionen Tonnen Kohlen gewonnen, eine Masse, die etwas über $^1/_7$ der Englischen und weniger als die Hälfte der Deutschen Ausbeute betrug.

Die Kohlenlager von St. Etienne waren schon im 11. Jahrhundert bekannt, werden aber erst seit der grossen Revolution in grösserem Umfange ausgebeutet.

Die nördlichen Kohlenfelder sind erst im Jahre 1847 entdeckt. Der Consum an Kohlen in Frankreich übersteigt die dortige Production um 10 Millionen Tonnen.

An Eisenerzen ist Frankreich reich. Braunes Hemaliterz wird verhältnissmässig rein und frei von Phosphor an vielen Orten gefunden. Ooliterze bilden mächtige Lager im Departement der Meurthe und Mosel.

Nach der „Tribune“ sind im Jahre 1882 4 820 000 t Erze verhüttet, von denen 40 pCt. aus Spanien, Belgien, Deutschland, Italien und Algier eingeführt wurden.

Die grösste Ausdehnung haben die Eisenindustrie-Districte der nördlichen Gruppe und zwar die der Loire, Rhône und Mosel; das grösste derartige Etablissement ist das von Creusot, welches vor 40 Jahren noch nicht existirte, jetzt aber eine Arbeiterbevölkerung von 30 000 Menschen ernährt.

Im Jahre 1882 wurden in Frankreich 2 033 000 t Gusseisen, 1 074 054 t Schmiedeeisen und 454 054 t Stahl erzeugt.

Kupfer, Zinn und Zinkerze werden ebenfalls in Frankreich gefunden; wichtiger wie diese sind aber die Salzlager, deren Ausbeutung 100 000 Arbeiter beschäftigt.

(„Scientific American“ 24. November 1883.)

Reparatur der Drahtseile einer Hängebrücke.

Bei der kürzlich vorgenommenen Revision der vor 24 Jahren erbauten Hängebrücke bei Pittsburgh, Pa. ergab sich, dass die Drähte vielfach verrostet waren und ihre Tragfähigkeit dadurch wesentlich abgenommen hatte.

Die aus einzelnen Drähten zusammengesetzten Drahtseile hatten einen Durchmesser von 7¼ Zoll und waren an den Enden, mit denen sie im Concret-Mauerwerk lagen, mit heissem Theer beim Bau gestrichen.

Die Idee, dass Theer ein gutes Schutzmittel für Eisen sei, ist bereits lange aufgegeben, nachdem man gefunden, dass durch den Einfluss der Atmosphärilien sich Theerwasser bildet, welches das Eisen anfrisst.

Die bei der Revision gefundenen defecten Stellen zeigten eingefressene Löcher und war die Festigkeit der einzelnen Drähte von 1 200 Pfd. auf 200 Pfd. herabgegangen. Wegen dieses Zustandes musste eine gründliche sorgfältige Reparatur vorgenommen werden; zu dem Zwecke wurde der zu untersuchende Theil des Drahtseiles durch Hilfsseile ausgeschaltet, dann entfernte man mit Drahtbürsten den Rost und zog für die angefressen befundenen Drähte neue ein. Das Spleissen dieser Drähte war weniger schwierig, wie das Anspannen derselben auf gleichmässigen Zug, dem sie im Kabel zu widerstehen haben. Alle Verbindungen wurden mit einer eigens dafür construirten Maschine hergestellt.

In einem langen Drahtseile wurden derartig 175 Stellen gesplissen, in einem anderen 31, dann 75 und in einem vierten 31 Stellen. 3 Kabel waren noch zu untersuchen.

Die langen Kabel bestehen aus 600 und die kürzeren aus 200 einzelnen Drähten. Die Reparaturarbeiten wurden dadurch so zeitraubend, dass wegen der besonderen Sorgfalt, die auf alle Details der Untersuchung und Reparatur verwandt werden muss, nur wenige Arbeiter gleichzeitig beschäftigt werden können.

Nachdem die Drähte reparirt sind, werden sie mehrfach mit heissem Leinöl gestrichen und nach Wiedervereinigung zu einem Kabel durch Umspinnung mit $^1/_{16}$ Zoll dickem Draht das Ganze mit einem soliden Mennigeanstrich versehen. Statt der früheren Einbettung der Kabelenden in Concret wurden für dieselben jetzt besteigbare Canäle ausgespart.

(„Scientific American“ 29. Nov. 1883.)

Anwendung von Tauen statt der Treibriemen zur Kraftübertragung.

Auf dem October-Meeting der New-England Cotton-Manufacturers Association wurde darauf aufmerksam gemacht, dass viele Englische Fabrikbesitzer statt der seither angewandten ledernen Treibriemen wieder Taue verwenden. Diese Taue laufen in V förmigen Vertiefungen der Transmissionsräder. Zur Uebertragung von 700 Pferdekräften wirken bei 2 zölligem Taudurchmesser 20 Taue auf einem Rade von 12 Fuss Durchmesser.

Als Vortheile der Taue werden angegeben:

1. die sehr geringen Anschaffungskosten im Vergleich zu denen der Treibriemen,
2. ihre Leichtigkeit,
3. leichte Ausführbarkeit, entsprechend viele Hilfstaue einzuscheeren.

Gegen die Verwendung der Taue spricht ihre grosse Abgängigkeit.

Abendröthe.

A. Hartford aus Connecticut sagt bezüglich der in den letzten Monaten so viel Aufsehen erregt habenden ausgedehnten Abendröthen, dass dieselben in Norwegen eine ganz gewöhnliche Erscheinung seien und als Wetterpropheten in der Art angesehen würden, dass einer intensiven Röthe meistens Regenwetter folgt, während hellerer klarer Schein gutes Wetter anzeigt.

(„Scientific American“ 29. Dec. 1883.)

Das tiefste Bohrloch der Welt.

Beim Senken eines Bohrloches zur Petroleumgewinnung wurde plötzlich ein sehr grosses Lager Gas angebohrt, welches, Mc. Guigan-Feuer genannt, seit langer Zeit brennt und als Leitstern für die ganze Umgegend dient. 3 Meilen näher wie dieses Bohrloch nach Newyork zu, wurde das Buchanan-Bohrloch angesetzt und ist dieses zur Zeit das tiefste der Welt, indem es jetzt schon eine Tiefe von 4 300 Fuss hat und noch tiefer gebracht werden soll. Bei einer Tiefe von 3 000 Fuss brach der Bohrmeissel und wurde deshalb die Arbeit längere Zeit eingestellt, dann aber wieder mit aller Kraft aufgenommen. Im März v. J. riss während des Niederlassens bei einer Tiefe von 4 000 bis 5 000 Fuss das Bohrkabel und stürzte 700 Fuss hinab. Alle Versuche, das Kabel zu greifen und wieder heraufzuziehen, missglückten, bis Mr. Croocher Hilfsbohrer anwandte und durch in das Bohrloch gelassenes Wasser das statische Gewicht des Bohrapparates verminderte. Mit einer eigenen Fangvorrichtung wurde der Kopf des Kabels erfasst und dasselbe, nachdem es sich vom Fallklotz gelöst hatte, herausgezogen. Wenn es gelingt, den Fallklotz mit dem Bohrer auch zu heben, beabsichtigt man das Bohrloch bis auf eine Gesammttiefe von 7 000 Fuss zu bringen, bei welcher Tiefe mit Sicherheit das Petroleumlager erbohrt sein wird.

(„Scientific American“ 3. Nov. 1883.)

Behandlung der Neuralgie.

Nach einer im „Scientific American“ vom 24. Nov. 1883 veröffentlichten Notiz des Dr. Rason ist Neuralgie dadurch zu beseitigen, dass man den leidenden Körpertheil mit einer schwingenden Stimmgabel in Berührung bringt. Nach halbstündiger derartiger Behandlung soll die Neuralgie gehoben sein. (Hilft dieses einfache Mittel vielleicht nicht in allen Fällen, so schadet es wenigstens in keinem. Bemerkung des Referenten.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Güterverkehr.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Im Verfolg unserer Bekanntmachung vom 29. December v. Js. bringen wir zur Kenntniss, dass der darin erwähnte Eilguttarif zwischen Basel und Strassburg einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn andererseits erst am 1. Februar 1884 zur Einführung kommen wird. (225)
Strassburg, den 21. Januar 1884.
Kaiserliche General-Direction
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 1. Februar d. Js. tritt zu dem vom 1. Mai 1882 ab gültigen Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks **Köln (rechtsrhein.)** einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks **Bromberg,** einschliesslich der **Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn** andererseits der Nachtrag VII in Kraft, enthaltend anderweite, reducirte Tarifkilometer etc. für den Verkehr mit Colberg, Degow und Fritzow, Aufnahme der Station Wetzlar in den Ausnahme-Tarif 4 für Roheiten etc. nach Berlin (Ostbahn), Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Ausnahme-Tarifs für Langholz, sowie Berichtigungen.
Verkaufspreis des Nachtrages 10 ₰.
Köln, den 21. Januar 1884.
Namens der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen: (226)
Königl. Eisenbahn-Direction (rechtsrhein.).

Am 1. Februar cr. treten im **Rheinisch-Westfälisch - Südwestdeutschen Verbande** für Schwefelkies - Transporte in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg von den Stationen Lintorf, Grevenbrück und Schwelm der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (rechtsrheinisch) resp. Elberfeld nach den Stationen Kehl der Badischen Staats-Eisenbahnen und Buchsweiler der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen ermässigte Ausnahme-Frachtsäze in Kraft, welche bei den betreffenden Güter-Expeditionen zu erfahren sind.
Köln, den 21. Januar 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königl. Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (227)

Zum **Königsberg - Moskauer Verband-Gütertarif** vom 1. Januar 1880 n. St. sind Specialtarife, betreffend die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der Orel-Gräsi, Gräsi-Zarizyn, Koslow-Woronesch-Rostow Bahn nach Königsberg, Pillau und Memel via Orel-Smolensk-Brest-Grajewo, mit Giltigkeit vom 3. d. M. herausgegeben. Exemplare qu. Specialtarifs sind bei den vorgenannten Deutschen Verbandstationen käuflich zu haben.
Bromberg, den 18. Januar 1884. (228 J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Zum **Königsberg - Moskauer Verband-Gütertarif** vom 1. Januar 1880 n. St. ist ein Specialtarif für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der Tambow-Saratow Bahn nach Königsberg, Pillau und Memel mit Giltigkeit vom 4. d. M. herausgegeben. Exemplare qu. Specialtarifs sind bei den genannten Deutschen Verbandstationen käuflich zu haben.
Bromberg, den 18. Januar 1884. (229 J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Staatsbahn-Vieh- etc. Verkehr Bromberg-Erfurt. Am 1. Februar cr. tritt für die directe Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg einschliesslich der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt und der Gotha-Ohrdrufer Eisenbahn, sowie der Nordhausen-Erfurter, Saal-, Weimar-Geraer, Werra-Eisenbahn (mit Einschluss von Wernshausen-Schmalkalden) und den Stationen Dietzhausen, Rohr und Suhl des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg andererseits ein neuer Tarif in Kraft.
Hierdurch werden aufgehoben:

1. der Anhang zum Gütertarif für die Directions-Bezirke Bromberg-Berlin vom 1. Februar 1882,
2. der Special-Tarif für die Beförderung von Locomotiven und Tendern auf Trucs im Verkehr zwischen Leipzig B. A. und den Stationen Korschen und Wirballen der Königlichen Ostbahn via Berlin vom 1. August 1875 via Eilenburg-Guben-Frankfurt a. O. vom 1. October 1875,
3. der Tarif für die Beförderung von Renn- und Vollblut-Mutterpferden zwischen der Station Neuenhagen (Hoppegarten) der Königlichen Ostbahn einerseits und den Stationen Falkenberg etc. andererseits vom 15. September 1875,

insoweit sich die Bestimmungen und Tarifsätze dieser Tarife auf die Beförderung von Leichen etc. zwischen den im vorliegenden Tarife enthaltenen Stationen beziehen. Durch diesen Tarif werden neben vielfachen Frachtermässigungen auch einzelne Frachterhöhungen herbeigeführt. Letztere treten mit dem 15. März cr. in Kraft.
Exemplare des neuen Tarifs sind vom 1. Februar cr. ab bei den betheiligten Expeditionen zum Preise von 0,40 ℳ pro Stück käuflich zu haben. Nähere Auskunft ertheilen bis zum 1. Februar cr. die Königliche Eisenbahndirection Erfurt, vom 1. Februar cr. ab die betheiligten Expeditionen.
Erfurt, den 21. Januar 1884. (230)
Die Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 1. Februar cr. ab gelangt im **Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbande** für den Transport von Schieferthon im Verkehr zwischen Neurode und Wien bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Bezahlung der Fracht für dieses Quantum ein ermässigter Frachtsatz in Höhe von 1,28 ℳ pro 100 kg zur Erhebung.
Breslau, den 17. Januar 1884.
Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, als geschäftsführende Verwaltung. (231)

In dem zeitigen **Special-Tarif für Getreide etc.** von Stationen der Orel-Witebsk Bahn nach Königsberg und Pillau kommen die besonderen Sätze für Oelsaaten von sofort in Fortfall und gelten fortan auch für diese die billigeren Sätze für Getreide ad a der Frachttabelle. Vom 13/1. d. M. gelten die Frachtsätze nach Königsberg auch nach Memel mit einem Zuschlage von 10,17 Rbl. pro Wagen.
Bromberg, den 18. Januar 1884. (232J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mit dem 1. k. Mts. tritt der Nachtrag 19 zum diesseitigen **Localgütertarife** in Kraft, enthaltend Ausnahmefrachtsätze für Torfstreu zum See-Export.
Derselbe kann in den Expeditionen eingesehen und auch käuflich bezogen werden.
Hannover, den 18. Januar 1884.
Königl. Eisenbahn-Direction. (233)

Nord - Ostsee - Hannover - Thüringischer Verbands-Güterverkehr. Für den directen Verkehr zwischen Patzetz, Station des Directionsbezirks Magdeburg und Weissenfels, Station des Directionsbezirks Erfurt, treten mit sofortiger Gültigkeit neue Tarifsätze in Kraft, welche bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren sind.
Erfurt, den 21. Januar 1884.
Königl. Eisenbahn-Direction. (234)

Soweit durch den mit Gültigkeit vom 1. Januar cr. herausgegebenen Nachtrag II zum directen **Steinkohlentarif** von Stationen der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn nach solchen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn vom 1. Februar 1883 Erhöhungen gegen die bezüglichen Frachtsätze für Glogau transito im Nachtrage I zu dem genannten Tarife herbeigeführt sind, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis Ende Februar cr. in Kraft.
Breslau, den 23. Januar 1884.
Direction der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung. (235)

Am 1. Februar 1884 tritt zum Staatsbahntarife zwischen Stationen der **Oberschlesischen Eisenbahn** einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Köln (linksrheinisch)** andererseits der Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält:

1. Spezielle Bestimmungen zum Betriebs-Reglement.
2. Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger.
3. Entfernungen für die in den Tarif neu einbezogenen Stationen Heidersdorf, Karschau und Kurtwitz der Oberschlesischen Eisenbahn.
4. Entfernungen und Ausnahmetarifsätze für Holz für die in den Tarif neu einbezogenen Stationen Blumenthal, Gemünd (Eifel), Gondelsheim (Eifel), Hellenthal, Müllenborn, Prüm, Scheiden (Eifel) und Wilwerath des Directionsbezirks Köln (linksrheinisch).
5. Ausnahmetarif für Langholz.
6. Berichtigungen.

Druckexemplare des Nachtrags sind zum Preise von 0,20 ℳ auf den Verbandstationen käuflich zu haben.
Breslau, den 22. Januar 1884.
Königl. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen. (236)

Mit Gültigkeit vom 1. Februar cr. tritt zum Tarifheft No. 1 des **Schlesisch-Süddeutschen Eisenbahn-Verbandes** der Nachtrag VI in Kraft. Derselbe enthält

a) directe Frachtsätze für den Verkehr zwischen Bernstadt, Station der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn einerseits und Stationen der Bayerischen Staatsbahn andererseits,
b) directe Frachtsätze für den Verkehr zwischen Herzberg, Station des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt einerseits und Bamberg, Station der Bayerischen Staatsbahn andererseits,
c) bereits früher publicirte Tarifänderungen, sowie Frachtberichtigungen.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, gelten dieselben erst vom 15. März cr.

Exemplare des Nachtrags können, soweit der Vorrath reicht, unentgeltlich von den Verband - Stationen bezogen werden.

Breslau, den 21. Januar 1884.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (237)

Am 1. Februar cr. tritt der Nachtrag VI zum Güter-Tarif für den Verkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn-Directions-Bezirke **Köln (rechtsrheinisch)** und **Magdeburg** vom 1. Mai 1882 in Kraft. Derselbe enthält anderweite (theilweise ermässigte) bezw. neue Tarif-Kilometer und Frachtsätze für die Stationen Sömmerda, Gr. Rudestedt, Stotternheim und Leubingen des Eisenbahn - Directions - Bezirks Magdeburg, sowie Aurich, Dahlbusch, Georgsheil, Loppersum, Marienhafe, Präsident, Prinz von Preussen und Wiemelhausen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Köln (rechtsrheinisch), Aufnahme der Station Wetzlar in den Ausnahmetarif 5 (für Roheisen etc.), Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifs für Langholz und Berichtigungen.

Exemplare sind bei den betreffenden Güter-Expeditionen, sowie in den Geschäftslocalen der unterzeichneten und der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Magdeburg zum Preise von 20 ₰ zu haben.

Köln, den 21. Januar 1884.

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (238)

Im Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband tritt am 1. Februar d. J. der Nachtrag V zum Tarifheft II vom 1. October 1881 in Gültigkeit. Derselbe enthält Verlängerung der Gültigkeitsdauer der in dem Nachtrag III auf Seite 3—14 bezw. Aufhebung der auf Seite 15—25 aufgeführten Frachtsätze, Aufnahme der Stationen Clabecq und Virginal und Berichtigung. Letztere tritt jedoch erst am 15. März in Kraft. Preis 0,05 ℳ.

Köln, den 21. Januar 1884. (238a)

Namens der Verbands-Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische).

Rheinisch - Köln - Minden - Belgischer Güterverkehr. Die neu eröffneten Stationen Clabecq und Virginal der Belgischen Staatseisenbahn werden mit Gültigkeit vom 1. Februar cr. mit directen Frachtsätzen in den Rheinisch-Köln-Minden-Belgischen Verbands - Güterverkehr aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die Güter- und Eilgutexpeditionen, sowie die Tarifbureaux der Königlichen Eisenbahndirectionen (rechts- und linksrheinische) zu Köln.

Köln, den 22. Januar 1884. (238b)

Königliche Eisenbahn - Direction (linksrheinische).

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Für Jute, rohe, wird von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz für Wagenladungen von 10 000 kg im Reclamationswege der Frachtsatz 1,04 ℳ exclusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg gewährt. Derselbe tritt 14 Tage nach erfolgter Publication im Centralblatte für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt in Kraft. (239)

K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien. Mit 15. Januar l. J. wurde ein Tarif für den directen Transport von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien, sowie der Localbahn Ebenfurth-Wittmannsdorf einerseits und Stationen der K. K. priv. Eisenbahn Wien-Aspang, K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft und der K. K. priv. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn andererseits zur Einführung gebracht.

Wien, am 21. Januar 1884. (240)

K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien, auch im Namen der übrigen Bahnverwaltungen.

K. K. pr. Oesterr. Nordwestbahn. K. K. pr. Süd - Norddeutsche Verbindungsbahn. Mit 1. Februar d. J. tritt für den directen Personen- und Gepäckstarif zwischen Stationen der Oesterreichischen Nordwest-, Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft einerseits und der Königl. Eisenbahn-Direction Berlin, Breslau - Schweidnitz - Freiburger und der Oberschlesischen Eisenbahn andererseits vom 20. Juli 1883 der Nachtrag I in Kraft.

Exemplare liegen bei der unterfertigten Generaldirection zur Einsicht bereit.

Wien, am 17. Januar 1884. (241)

Die Central-Verwaltung.

Zu Folge einer Bekanntmachung der Verwaltung der Russischen Südwestbahnen dürfen **Transporte von leicht entzündbaren Stoffen im Verkehre nach Russland** nicht mit Nachnahmen belastet sein.

Aus diesem Grunde ist es den die Verzollung solcher Gegenstände an der Grenze bewirkenden Personen (Spediteure, Vermittler etc.) nicht gestattet, die ihnen zukommenden Beträge in die Eisenbahn-Documente behufs Einziehung von den Güter-Empfängern einzutragen. Es bleibt im Gegentheil diesen Personen überlassen, solche Beträge direct von den Waaren-Eigenthümern ohne Vermittelung der Russischen Eisenbahnen einzutreiben.

Wien, den 18. Januar 1884. (242)

Die General - Direction der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig-Bahn.

Königl. Ung. Staatseisenbahnen. Am 1. Februar 1884 erscheint im **Ung. Eisenbahn-Verbande** Theil II des Heft IX in neuer Auflage, und wird das seit 10. April 1882 giltige gleichnamige Tarifheft gleichzeitig ausser Kraft gesetzt.

Das neue Tarifheft enthält directe Frachtsätze für den Transport von Eil- und gewöhnlichen Gütern zwischen Stationen der priv. Oesterr.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Eisenbahn Gross-Kikinda-Gross-Becskerek einerseits und Stationen der Arad - Csanáder, Arad-Körösvölgyer, Arad-Temesvárer und Ersten Siebenbürger Eisenbahn andererseits.

Ausserdem enthält dasselbe Tarifheft Ausnahme-Tarife für den Transport von Werk- und Nutzholz, für Eisenstein, Steinkohle, Eisenwaare, Brennholz, Weinpfähle, Kalk, Cement, Gyps, Bausteine, Marmorplatten, Bord- und Mühlsteine, für Pflaster-, Bruch- und Schottersteine, für Roheisen, Spiritus, Branntwein, Mehl, Stärke, Getreide und Salz.

Exemplare dieses Tarifheftes sind in unserer commerciellen Abtheilung erhältlich.

Budapest, am 21. Januar 1884.

Die Direction. (243)

II. Submissionen.

Dampfmaschine zu verkaufen. Eine stehende Hochdruck-Dampfmaschine, gebraucht, jedoch in gutem Zustande, bestehend aus:

einem Cylinder mit Expansion ohne Condensation, mit über dem Cylinder liegender Curbelwelle, auf der das 3 700 mm grosse Schwungrad sitzt, soll verkauft werden.

Kolbendurchmesser 360 mm, Hub 1 000 mm. Tourenzahl 30 per Minute. Stärke 12—15 Pferdekräfte. Ganze Höhe incl. Schwungrad 5 880 mm.

Die Maschine steht in hiesiger Centralwerkstätte, Auskunft ertheilt unser Maschinen-Ingenieur dahier.

Angebote wollen bis Ende Februar l. J. an uns gerichtet werden.

Darmstadt, den 12. Januar 1884. (244)

Direction der Main-Neckar-Bahn.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 2 640 Schienen aus Flussstahl soll vergeben werden. Bedingungen nebst Zeichnungen können gegen frankirte Einsendung von 40 ₰ pro Exemplar von unserer Kanzlei bezogen werden. Lieferungsangebote sind mit bezüglicher Aufschrift versehen und versiegelt bis zum 31. Januar d. J. 10 Uhr Vormittags bei uns einzureichen.

Giessen, den 21. Januar 1884.

Grossherzogliche Direction. (245)

Submission. Der für den diesseitigen Directions-Bezirk für die Zeit vom 1. April 1884 bis 31. März 1885 erforderliche Bedarf an Kanzlei-, Concept-, Couvert-, Pack- und Lösch-Papier, Couverts, Bleistiften, Roth- und Blaustiften, Stahlfederhaltern, Stahlfedern, Siegellack und Oblaten soll in öffentlicher Submission beschafft werden.

Die Lieferungsbedingungen und Bedarfsnachweisungen liegen im diesseitigen Materialien-Büreau, Fürstenwallstrasse 10 hierselbst, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen Franco-Einsendung der Copialien von 50 ₰ bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift:

„Submission auf Papier etc."

bis zum Termine am Montag, den 28. Januar 1884, Vormittags 11 Uhr an das obenbezeichnete Büreau einzusenden.

Magdeburg, den 16. Januar 1884 (246)

Königliche Eisenbahndirection.

Submission von Meter-Waaren etc. Die Lieferung der pro 1884/85 in diesseitigen Werkstätten erforderlichen Quanta Seiden-Côteline, Oelsaugerdochte, Drell, Filz, Flachsliderung, Flanell, Plüschfussdecken, Gardinenstoff, Gummileinen, Gummischnur, Gummiringe, Gummischläuche, Gurten, Hanf, Hutnetze, seidene Knöpfe, diverse Leder, Façon-, Feder-, Verdeck- und Planleinen, Moleskin, Nessel, Plüsche, Quasten, seidene Rosetten, Schafwollengarn, Hanfschläuche, Schmierpolsterkissen, Naht-, Platt- und Rundschnur, Ledertuch, Wachstuch zu Fussböden, Rückwänden und Decken und Waldwolle soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden.

Offerten hierauf sind unter der Aufschrift:

Submissionsofferte auf Meter-Waaren etc. bis zum 8. Februar 1883, Vormittags 10 Uhr, verschlossen und portofrei an das diesseitige Materialienbureau hier, Fürstenwallstrasse No. 10, einzureichen, bei welchem auch die Bedarfs-Nachweisung und Bedingungen einge-

sehen und gegen Franco-Einsendung von 50 ₰ bezogen werden können.
Magdeburg, den 18. Januar 1884. (247)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Submission auf Lieferung von 1 200 Stück Weichenzungen aus Flussstahl (Vollzungen); Termin am 6. Februar 1884 Vormittags 11 Uhr im Geschäftslocal des diesseitigen Materialien-Büreaus — Fürstenwallstrasse No. 10 hierselbst.
Offerten müssen bis zu diesem Termin frankirt, verschlossen, und mit der Aufschrift „Submission auf Weichenzungen" versehen an das bezeichnete Büreau eingereicht werden. Die Bedingungen nebst Zeichnung können daselbst eingesehen, auch gegen Einzahlung von 1 ℳ angefordert werden.
Magdeburg, den 19. Januar 1884.
Königl. Eisenbahn-Direction. (248)

Dänische Staatsbahnen in Jütland und Fünen. Die Lieferung von 4 000 t Stahlschienen und ca. 377 t Verbindungstheile soll im Submissionswege vergeben werden.
Die massgebenden Bedingungen werden den Herren Fabrikanten auf Verlangen kostenfrei zugestellt.
Schriftliche Offerten — mit ausdrücklicher Anerkennung der Bedingungen — sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Mittwoch, den 20. Februar d. J. an das unterzeichnete Directorat einzureichen.
Man verpflichtet sich nicht, die billigste oder überhaupt eine der Offerten zu acceptiren.
Aarhaus, den 22. Januar 1884. (249)
Das Directorat der Dänischen Staatsbahnen in Jütland und Fünen.

Für ein Eisenbahntechnisches Bureau in Berlin wird ein **Bahnmeister-Aspirant**, der auch Montagen besorgen kann, gegen ein Monatsgehalt von 100 ℳ per 1. Februar oder sofort gesucht. Nur Offerten mit genauer Angabe der bisherigen Ausbildung finden unter **J. M. 5394** an **Rudolf Mosse, Berlin SW.**, Berücksichtigung.

No. 2. Jahrgang 1884. Berlin, am 26. Januar 1884.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Expedition bis zum 24. Januar Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Laufende Nr.	Der Colli						Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur		Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo		Station.	Name der Bahn.	
	Marke.	Nr.								
	I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.									
	A. Colli mit Buchstaben sign.:									
1	A B (E J	14 37)	1	Sack	Wachholderbeeren	34	1	Homburg v. d. Höhe	K.E.-D. Frankf. a/M.	
2	A D	10	1	Kiste	leer	44	2	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppenrevision.
3	A E	1	1	Fass	—	57,5	3	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
4	A F	14	1	Ballen	Garn	73	4	Aachen	Linksrh. Köln	
5	B	40	1	Koffer	Kleider	81,5	5	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppenrevision.
6	B J B	—	1	Collo	Eisen	15,5	6	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
7	B & M	2780	1	Kiste	mit 2 Stricken und 2 Tragbändern	28,5	7	Bernburg Eilg.	K.E.-D. Magdeburg	
8	C F W	1692	1	„	gefüllt	17	8	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
9	C J	12894	1	Korb	Korbwaaren	27	9	Almelo	Niederländ. Stsb.	beklebt: Ebersberg-Coburg.
10	C N	2	1	Sack	?	24	10	Posen	K. E.-D. Bromberg	
11	C S	100	1	Korb	Blechkannen	8	11	Sachsenhausen	K.E.-D. Frankf. a/M.	
12	D	?	2	Stück	Ofenuntersätze	20	12	Posen	K. E.-D. Bromberg	
13	E	—	1	Collo	Gussverzierung	6	13	Deutz K. M.	Rechtsrh. Köln	
14	E B	6104	1	Sack	Saamen	51	14	Mainz G. E.	Hess. Ludwigsb.	
15	E L G	1062 1027	2	Kisten	?	47 18	15	Kattowitz	Oberschlesische	
16	E M oder E W	—	1	Pack	Heerdringe	5,5	16	Cassel O.	K. E.-D. Hannover	beide Signaturen sind undeutlich.
17	F B	4562	1	Kiste	Kerzen	30	17	Duisburg B. M.	Rechtsrh. Köln	
18	F O & C	4338	1	Fass	Wein	60	18	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	Schuppenrevision.
19	F S	7	1	Kiste	bearbeitetes Holz	82	19	Anvers Bs.	Grand Centr. Belge	
20	G M	23662/3	2	Ballen	Wolle	370	20	Aachen	Linksrh. Köln	
21	H & R	1383 1387	2	„	Tabak	155	21	Leipzig	K.E.-D. Magdeburg	
22	HR S	1770	1	Verschlag	Goldleisten	18	22	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
23	H W	—	2	Tonnen	leer	15	23	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppenrevision.
24	J H & Co	8474	1	Kiste	leer	29	24	Gotha	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
25	J K	518/19	2	Kübel	Butter	32	25	Posen	K. E.-D. Bromberg	
26	K	1	1	schwarzer Koffer	Kleider	28	26	Koswig	K.E.-D. Erfurt	
27	K. r. rh.	2050	1	Wagen	Bruchsteine	5 800	27	Ruhrort Hafen	Rechtsrh. Köln	
28	L	24	1	Fass	Margarin-Butter	20	28	Duisburg B. M.	„	
29	P	1	2	Pack	20 Stück Eimer	44,5	29	Braunschweig	Braunschweig.	beschr. Peine.
30	R	2	1	Ballen	Säcke	48	30	Almelo	Niederländ. Stsb.	
31	R E	771	1	Sack	Holzspunde	38	31	Halle	K.E.-D. Magdeburg	
32	S	10	1	Pack	2 Körbe	14	32	Hamm	Rechtsrh. Köln	
33	S W	493	1	Kiste	gefüllt	40	33	Neuss	Linksrh. Köln	
34	S Z	2270	1	„	unbekannt	32	34	Soest	K. E.-D. Hannover	Schuppenrevision.
35	T G C	100	1	„	gefüllt	43,5	35	Coblenz	Linksrh. Köln	
36	Th	15	1	—	Wagendecke	—	36	Gera	K. E.-D. Erfurt	
37	W	—	2	Colli	Gusseisen	33	37	Leer	Rechtsrh. Köln	
38	W	934	1	Collo	Stahl	18	38	Köln	Linksrh. Köln	
39	W & J	—	1	Ballen	leere Säcke	15	39	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppenrevision.
40	X S	111	1	Fass	leer	35	40	Mainz G. E.	Hess. Ludwigsb.	
	B. Colli m. Adressen sign.									
41	Anton Nollen	—	1	Weinfass	leer	9	41	Gotha	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
42	Boulangirie	—	1	Korb	leer	25	42	Louvain	Grand Centr. Belge	
43	Haupt-werkstätte Saar-brücken	—	1	—	Bremsklotz	—	43	Halle a/S. Eilgut-Exped.	K.E.-D. Frankf. a/M.	
44	Persenaere	—	1	Fass	leer	30	44	Anvers Nord	Grand Centr. Belge	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
45	Radciwilischy Mittelwalde	—	1	Ballen	Flachs —	50	45	Eydtkuhnen	K. E.-D. Bromberg	
46	Schönebusch	—	1	Tonne	leer, gebr. (ein Achtel)	9	46	Insterburg	„	
					C. Colli m. Nummern sign.					
47	—	5565 180	1	—	Eisenplatte, 0,81 m lang, an dem einen Ende 0,53 m breit u. an dem anderen Ende 0,31 m breit	—	47	Düsseldorf-Kacshof	Rechtsrh. Köln	
					D. Colli mit Figuren sign.					
48		III	1	—	Bockkäfig, leer —	50	48	Graudenz	K. E.-D. Bromberg	
49	F.E.	7477	1	Ballen	Tabak —	70	49	Berlin L.	K.E.-D. Magdeburg	
50		135	1	Pack	Säcke —	24	50	Dessau	K. E.-D. Erfurt	
51		1195	1	Fass	Oel —	?	51	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
52		2304	1	Ballen	Tuch —	14	52	Osnabrück K. M.	Rechtsrh. Köln	
53		5720	1	„	unbekannt —	22	53	Soest	K. E.-D. Hannover	Schuppenrevision.
54	B	—	1	„	leere Säcke —	15	54	Bremen	„	Schuppenrevision.
					E. Colli ohne Signatur.					
55	—	—	1	—	Blechkanne, leer —	—	55	Graudenz	K. E.-D. Bromberg	
56	—	—	2	—	Bohlen —	50,5	56	Göttingen	K.E.-D.Frankf.a/M.	bez. Göttingen.
57	—	—	2	—	Bohlen, 1,7 m lang —	50,5	57	„	K. E.-D. Hannover	Schuppenrevision.
58	—	—	10	—	neue kief. Bretter, 5,5 m lang	—	58	Westerhüsen	K. E.-D. Magdeburg	auf der Strecke gefunden.
59	—	—	1	—	Brett, 6,46 m lang, 32 cm breit und 4 cm stark	—	59	Stallupönen	K. E.-D. Bromberg	
60	—	—	1	Pack	Butterkübeldeckel-Vorstecker	2	60	Bromberg	„	
61	—	—	1	—	hölzerner Eimer —	3,5	61	Herford	K. E.-D. Hannover	Gefunden. Ist wahrscheinlich bei Gelegenheit des Viehmarktes zum Tränken des Viehes benutzt worden und zurückgeblieben.
62	—	—	7	Colli	Eisenplatten —	134	62	Mechernich	Linksrh. Köln	
63	—	—	1	—	vierkantige Eisenstange, 5,30 m lang	65	63	Bremerhafen	K. E.-D. Hannover	auf der Decke des Wagens 7058 C. r. rh. beladen ab Aschersleben befestigt vorgefunden.
64	—	—	1	Bund	Flachs —	7	64	Insterburg	K. E.-D. Bromberg	
65	—	—	1	—	altes Gasrohr, 7 m lang	—	65	Viselbach	K. E.-D. Erfurt	
66	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	34	66	Naumburg	„	
67	—	—	2	Colli	Ketten —	—	67	Reden	Linksrh. Köln	
68	—	—	2	—	eiserne Röhren —	37	68	Duisburg K. M.	Rechtsrh. Köln	
69	—	—	1	Stück	Rundeisen —	11	69	Dietendorf	K. E.-D. Erfurt	auf der Strecke gefunden.
70	—	—	1	Rolle	Säcke —	5	70	Anvers Nord	Grand Centr. Belge	
71	—	—	1	—	Schwelle, imprägnirt	—	71	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
72	—	—	1	—	hölzerner Stampfer —	8	72	Venlo K. M.	Rechtsrh. Köln	
73	—	—	1	—	Vorlegebaum —	—	73	Nordhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
74	—	—	1	Koffer	Wachskerzen und Moos	16	74	Witten Rh. Gepäck-Exp.	Rechtsrh. Köln	
75	—	—	1	—	Weichenlaterne —	11,5	75	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
76	—	—	1	Stück	Wellenblech —	7,5	76	Langendreer Rh. Gepäck-E.	Rechtsrh. Köln	

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 9. 1884.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.



Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 30. Januar 1884.

Preussisches Gesetz, betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat.

Vom 24. Januar 1884.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preussen etc., verordnen, unter Zustimmung beider Häuser des Landtags der Monarchie, was folgt:

§ 1. Die Staatsregierung wird unter Genehmigung der beigedruckten Verträge, nämlich:

1. des Vertrages vom 20./23. October 1883, betreffend den Uebergang des Oberschlesischen Eisenbahn-Unternehmens auf den Staat,
2. des Vertrages vom 12./16. October 1883, betreffend den Uebergang des Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Unternehmens auf den Staat,
3. des Vertrages vom 20./24. October 1883, betreffend den Uebergang des Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Unternehmens auf den Staat,
4. des Vertrages vom 27. September/3. October 1883, betreffend den Uebergang des Posen-Creuzburger Eisenbahn-Unternehmens auf den Staat,
5. des Vertrages vom 31. October/1. November 1883, betreffend den Uebergang des Altona-Kieler Eisenbahn-Unternehmens auf den Staat,
6. des Vertrages vom 16. Mai 1883, betreffend den Erwerb des im Fürstenthum Schaumburg-Lippe belegenen Theiles der Hannover-Mindener Eisenbahn für den Preussischen Staat,

zur Verwaltung und zum Betriebe

1. der Oberschlesischen,
2. der Breslau-Schweidnitz-Freiburger,
3. der Rechte-Oder-Ufer-,
4. der Altona-Kieler Eisenbahn,

sowie zur käuflichen Uebernahme des Eigenthums

5. der Posen-Creuzburger Eisenbahn,
6. des im Fürstlich Schaumburg-Lippischen Gebiete belegenen Theiles der Hannover-Mindener Eisenbahn

nach Massgabe der bezüglichen Vertragsbestimmungen ermächtigt.

§ 2. Die Staatsregierung wird ermächtigt,

1. nach Massgabe der im § 1 sub 1 bis 5 gedachten Verträge den Umtausch von
   a) 81 042 900 *M.* Stammactien Litt. A, C, D, E der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen der 4procentigen consolidirten Anleihe zum Betrage von . . . . 212 737 612,50 *M.*
   b) 3 527 100 *M.* Stammactien Litt. B der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von . . . . 6 701 490,00 „
   c) 38 250 000 *M.* Stammactien der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von . . 43 031 250,00 „
   d) 22 500 000 *M.* Stammactien der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von . . . . 41 625 000,00 „
   e) 22 500 000 *M.* Prioritäts-Stammactien der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von . . . . . . 41 625 000,00 „
   f) 14 205 000 *M.* Stammactien der Posen-Creuzburger Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von . . . . 4 735 000,00 „
   g) 21 600 000 *M.* Prioritäts-Stammactien der Posen-Creuzburger Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von . . . . . . 21 600 000,00 „
   h) 18 450 000 *M.* Stammactien der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von . . . . 42 435 000,00 „

   herbeizuführen und zu diesem Zweck Staatsschuldverschreibungen zu dem darstellbaren Betrage von . . . . 414 490 500,00 *M.*

sowie

2. nach Massgabe des im § 1 sub 6 gedachten Vertrages Staatsschuldverschreibungen zum Betrage von . . . . 13 000 000,00 „

mithin Staatsschuldverschreibungen der 4procentigen consolidirten Anleihe zu dem Gesammtbetrage von . . . . 427 490 500,00 *M.* auszugeben.

§ 3. Die Staatsregierung wird ermächtigt, in Gemässheit der im § 1 sub 1 bis 3 und 5 gedachten Verträge die Mittel zur Deckung

1. der den Actionären der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft zu gewährenden baaren Zuzahlung von . . . . 4 228 500 *M.*
2. der den Actionären der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft zu gewährenden baaren Zuzahlung von . . . . . . 1 912 500 „
3. der den Inhabern von Stammactien und Prioritäts-Stammactien der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahngesellschaft zu gewährenden baaren Zuzahlung von . . . . 2 250 000 „
4. der den Actionären der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft zu gewährenden baaren Zuzahlung von . . . . 553 500 „

also insgesammt von 8 944 500 *M.*

aus den Reserve- und Selbstversicherungsfonds beziehungsweise aus den Erneuerungsfonds der im § 1 bezeichneten Eisenbahngesellschaften, sobald diese Fonds dem Staate zugefallen sein werden, zu entnehmen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzminister werden ermächtigt, bei dem Umtausch von Actien in Staatsschuldverschreibungen, sofern die Anzahl der eingereichten Stücke den nach den abgeschlossenen Verträgen für den Umtausch massgebenden Verhältnisszahlen nicht entspricht, die Ausgleichung des in Schuldverschreibungen nicht darstellbaren Ueberschussbetrages durch Baarzahlung zu bewirken, wobei der zu zahlende Betrag nach dem um ein Procent verminderten Course, welcher für Staatsschuldverschreibungen der 4 pCt. consolidirten Anleihe vor dem Tage des Umtausches zuletzt an der Berliner Börse bezahlt worden ist, berechnet wird.

§ 4. Die Staatsregierung wird ermächtigt, an Stelle der noch nicht begebenen Prioritätsobligationen der im § 1 sub 1 bis 3 und 5 bezeichneten Eisenbahnunternehmungen, soweit sich die weitere Begebung als unthunlich oder nach dem Ermessen des Finanzministers als nachtheilig erweisen sollte, nach Massgabe des Bedürfnisses für die in den Anleiheprivilegien bezeichneten Verwendungszwecke, Staatsschuldverschreibungen zu dem Betrage von 42 232 900 *M.* auszugeben.

§ 5. Der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzminister werden ermächtigt, demnächst die Auflösung

der Oberschlesischen,
der Breslau-Schweidnitz-Freiburger,
der Rechte-Oder-Ufer- und
der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft

nach Massgabe der im § 1 ad 1—3 und 5 bezeichneten Verträge herbeizuführen und bei der Auflösuug der im § 1 ad 1 bis 5 bezeichneten Gesellschaften unter Verwendung der im § 2 sub a bis h bewilligten Mittel den Kaufpreis für den Erwerb der Bahnen zu zahlen.

Der Finanzminister wird ferner ermächtigt, die bisher begebenen und noch zu begebenden Anleihen dieser Gesellschaften, soweit dieselben nicht inzwischen getilgt sind, zur Rückzahlung beziehungsweise zum Umtausche gegen Staatsschuldverschreibungen zu kündigen, auch die hierzu erforderlichen Geldbeträge durch Veräusserung eines entsprechenden Betrages von Staatsschuldverschreibungen aufzubringen.

§ 6. Ueber die Ausführung der im § 5 getroffenen Bestimmungen hat die Staatsregierung dem Landtage bei jedesmaliger Vorlage des Etats der Eisenbahnverwaltung Rechenschaft zu geben.

§ 7. Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfuss, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchen Coursen die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen (§§ 2, 4 und 5), bestimmt, soweit nicht durch die im § 1 angeführten Verträge Bestimmung getroffen ist, der Finanzminister.

Im Uebrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihen, wegen Annahme derselben als pupillen- und depositalmässige Sicherheit und wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. December 1869 (Gesetz-Samml. S. 1197) zur Anwendung.

§ 8. Die Staatsregierung wird auf Grund des § 5 sub a des Gesetzes vom 24. Februar 1850, betreffend die Verwaltung des Staatsschuldenwesens und Bildung einer Staatsschuldencommission (Gesetz-Samml. S 57), ermächtigt, die Verwaltung der Anleihecapitalien der im § 1 bezeichneten Eisenbahngesellschaften, soweit diese Anleihecapitalien vom Staate als Selbstschuldner übernommen sind resp. übernommen werden, der Hauptverwaltung der Staatsschulden zu übertragen.

Die behufs der Amortisation eingelösten oder angekauften Obligationen beziehungsweise Actien werden nach Vorschrift des § 17 des bezeichneten Gesetzes vom 24. Februar 1850 vernichtet und die Geldbeträge öffentlich bekannt gemacht.

§ 9. Jede Verfügung der Staatsregierung über die im § 1 bezeichneten Eisenbahnen (beziehungsweise Eisenbahntheile), sowie über diejenigen Stammactien beziehungsweise Stamm-Prioritätsactien der Schleswigschen Eisenbahngesellschaft zum Nominalbetrage von 7 230 000 *M.*, der Oldenburger Eisenbahngesellschaft zum Nominalbetrage von 400 000 *M.* und der Westholsteinischen Eisenbahngesellschaft zum Nominalbetrage von 300 000 *M.*, welche dem Staat durch den Erwerb des Unternehmens der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft zufallen werden, durch Veräusserung, bedarf zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtages. Alle dieser Vorschrift entgegen einseitig getroffenen Verfügungen sind rechtsungültig.

§ 10. Bis zu einer anderweiten gesetzlichen Regelung der Communalbesteuerung der Eisenbahnen finden die bisherigen gesetzlichen Bestimmungen über die Verpflichtung der Privateisenbahnen zur Zahlung von Gemeinde-, Kreis- und Provinzialsteuern auf die im § 1 sub 1 bis 5 bezeichneten Eisenbahnen auch nach dem Uebergange derselben in die Verwaltung für Rechnung des Staates oder in das Eigenthum des Staates in gleicher Weise, wie bis zu diesem Zeitpunkte, Anwendung.

Sofern nach dem Uebergang in das Eigenthum oder in die Verwaltung für Rechnung des Staates eine der in diesem Gesetze bezeichneten Eisenbahnen oder Theilstrecken derselben mit einer anderen dieser Bahnen oder Theilstrecken derselben oder mit anderen dem Staate gehörigen oder für Rechnung des Staates betriebenen Bahnstrecken zu einem Eisenbahndirectionsbezirk vereinigt sind oder noch vereinigt werden, und in Folge dessen für eine Station des neugebildeten Eisenbahndirectionsbezirkes sich eine Verminderung des steuerpflichtigen Reinertrages ergeben sollte, so ist der Besteuerung der Betrag des steuerpflichtigen Reineinkommens der betreffenden Stationen nach dem Durchschnitte der dem 1. April 1880 vorangegangenen drei Steuerjahre zu Grunde zu legen.

§ 11. Auf die Mitglieder der Beamten-Pensionscassen beziehungsweise -Fonds bei den im § 1 sub 1 bis 5 bezeichneten Eisenbahnen, sowie auf diejenigen Beamten, welche mit Rücksicht auf eine zu Gunsten ihrer Ehefrauen genommene anderweite Versicherung von der ihnen sonst obliegenden Verpflichtung zur Theilnahme an diesen Cassen beziehungsweise Fonds entbunden sind, finden die Bestimmungen im ersten Absatz des § 23 des Gesetzes, betreffend die Fürsorge für die Wittwen und Waisen der unmittelbaren Staatsbeamten, vom 20. Mai 1882 (Gesetz-Samml. S. 298) sinngemässe Anwendung.

§ 12. Dieses Gesetz tritt am Tage seiner Verkündigung in Kraft.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 24. Januar 1884.

(L. S.) Wilhelm.

von Puttkamer. Maybach. Lucius. Friedberg. von Boetticher. von Gossler. von Scholz. Graf von Hatzfeldt. Bronsart von Schellendorff.

(Folgen die im § 1 erwähnten Verträge.)

Denkschriften,

betreffend die weitere Herstellung von Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung für Rechnung des Staates und die Betheiligung des Staates bei dem Bau einer Eisenbahn von Heide nach der Landesgrenze bei Ribe.

Zu § 1 No. I und II des in No. 7 S. 85 flg. dieser Zeitung abgedruckten Gesetzentwurfes.

(Fortsetzung.)

Bitterfeld-Stumsdorf.

(§ 1 No. I Lit. a 9 des Gesetzentwurfes.)

Die in Aussicht genommene Bahn, deren Herstellung nach dem Uebergange des Berlin-Anhaltischen Eisenbahnunternehmens auf den Staat letzterem als Aufgabe zufällt, soll das durch regen landwirthschaftlichen Betrieb und ergiebigen Bergbau bekannte Gebiet zwischen Bitterfeld bezw. Sandersdorf und Stumsdorf mit der betriebsamen und entwickelungsfähigen Stadt Zörbig dem Eisenbahnverkehr erschliessen.

Von dem als Eisenbahnknotenpunkt wichtigen Bahnhofe der Stadt Bitterfeld (6 500 Einwohner) abzweigend, berührt die projectirte Linie die westwärts bis in die Feldmarken Sandersdorf und Zscherndorf (zusammen 1 200 Einwohner) sich erstreckenden reichen Grubenfelder, folgt sodann der Richtung der von Bitterfeld über Zörbig und Stumsdorf nach Löbejün führenden Provinzialstrasse, bringt die Stadt Zörbig (3 700 Einwohner, bedeutende Zuckerfabrik, Saftfabriken, Leder- und Schuhwaarenfabrik, mechanische Webereien, Brauerei, Dampfschneidemühle) zum Anschluss und mündet bei Stumsdorf (400 Einwohner) in den dortigen Bahnhof der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn.

Das von der Bahn zu erschliessende, etwa 140 qkm grosse Verkehrsgebiet mit rund 13 000 Einwohnern gehört fast ausschliesslich dem Kreise Bitterfeld (696 qkm, 52 000 Einwohner) an, umfasst jedoch in seiner weiteren Ausdehnung auch kleinere Theile der Anhaltischen Kreise Cöthen und Dessau mit ungefähr 10 Ortschaften und 3 000 Einwohnern, darunter die Stadt Radegast

(1 000 Einwohner) mit einer grossen Zuckerfabrik und nicht unbedeutendem Gewerbebetrieb.

Der Boden der Gegend ist durchweg fruchtbar und bringt bei intensivem Landwirthschaftsbetriebe namentlich an Rüben, wie an Kartoffeln und Getreide reiche Erträge.

Die Bodenerzeugnisse finden hauptsächlich in den Zuckerfabriken bei Zörbig und Radegast, sowie in den sonstigen industriellen Anlagen der Gegend Verwerthung, ein grosser Theil gelangt indess schon jetzt über Stumsdorf und Bitterfeld zur Ausfuhr. Die weitere Entwickelung dieser Erwerbszweige wird durch die Bahnanlage, welche neben besserer Beförderung der eigenen Erzeugnisse auch den leichteren und billigeren Bezug der Bedarfsartikel, wie Kohlen, künstliche Düngemittel etc. ermöglicht, wesentlich begünstigt werden. Besondere Vortheile werden von der Bahnanlage für den schon jetzt ziemlich bedeutenden Braunkohlenbetrieb jener Gegend zu erwarten sein. Abgesehen von den bei Bitterfeld belegenen, an die vorhandene Hauptbahn mittelst besonderer Zweiggeleise angeschlossenen grösseren Zechen sind bei Sandersdorf bisher zwei Braunkohlengruben im Betriebe, welche zur Zeit jährlich etwa 125 000 t Kohlen zumeist nach dem Innern des Kreises absetzen; die Zuckerfabriken bei Zörbig und Radegast beziehen davon auf dem Landwege etwa 50 000 t. Bei der günstigen Abbaufähigkeit dieser Kohlen, welche zumeist bei einer Mächtigkeit von 8 bis 12 m in geringer, Tagebau gestattender Tiefe anstehen, ist die Production dieser Gruben und der damit im Zusammenhange stehenden Presskohlen- und Mauersteinfabriken einer erheblichen Steigerung fähig, welche durch die in Aussicht genommene Schienenverbindung in hohem Masse erleichtert wird.

Die Anlagekosten der rund 20,4 km langen Bahn belaufen sich nach dem Voranschlage, ausschliesslich der von den Interessenten zu tragenden Grunderwerbskosten in Höhe von 205 000 ℳ auf 1 255 000 ℳ = 61 500 ℳ pro Kilometer.

Cönnern - Bernburg - Nienburg a. S. - Calbe a. S.

(§ 1 No. I. Lit. a 10 des Gesetzentwurfes.)

Der etwa 820 qkm umfassende, äusserst fruchtbare, gewerbthätige und industriereiche Landstrich zwischen den Eisenbahnlinien Halle-Cöthen-Calbe, Halle-Cönnern-Sandersleben und Sandersleben-Güsten-Calbe besitzt zwar in der ihrer Hauptrichtung nach von Osten nach Westen gehenden Bahnlinie Cöthen-Bernburg-Güsten bereits eine werthvolle Querverbindung, entbehrt aber zu seiner vollständigen Erschliessung noch einer geeigneten Verbindung in der Richtung von Süden nach Norden.

Durch die in Aussicht genommene Meliorationsbahn von Cönnern nach Calbe soll die Lücke ausgefüllt und den langjährigen Wünschen der Interessenten auf Herstellung einer directen und abgekürzten Verbindung mit den anschliessenden Hauptbahnstrecken Rechnung getragen werden.

Die Baulänge der neuen Bahn beträgt 24,9 km, wovon 11,8 km auf Preussisches Gebiet und 13,1 km auf Anhaltisches entfallen.

Bei Cönnern (4 200 Einwohner, Zuckerfabrik, bedeutende Malzfabriken, Brennerei) von der Linie Halle-Aschersleben abzweigend, erschliesst die Bahn die an der Nordgrenze des Saalkreises bei Lebendorf (600 Einwohner) befindlichen Braunkohlengruben, sowie die daselbst neuerdings erbohrten, eine reiche Ausbeute versprechenden Kali- und Steinsalzlager und führt sodann auf Anhaltischem Gebiete unter theilweiser Mitbenutzung der Cöthen-Güstener Bahn über Bernburg (18 600 Einwohner, Hauptstadt des gleichnamigen Anhaltischen Kreises, lebhafte Industrie und Gewerbethätigkeit) und Nienburg a. S. (4 700 Einwohner) nach der bereits wieder im diesseitigen Staatsgebiet belegenen 8 500 Einwohner zählenden Stadt Calbe a. S. (Hauptstadt des gleichnamigen Kreises), woselbst sie ihren Anschluss an die Strecke Berlin-Blankenheim findet.

Der von der Bahn durchzogene Landstrich gehört zu den fruchtbarsten Deutschlands und liefert ausser Kartoffeln und Getreide besonders reiche Erträge an Zuckerrüben, welche in zahlreichen, theilweise bedeutenden Zuckerfabriken zur Verarbeitung gelangen. Die durchweg gut entwickelte Industrie ist zwar hauptsächlich auf die Verwerthung der landwirthschaftlichen Producte gerichtet, indessen hat der Kohlenreichthum der Gegend und die Nähe des erzreichen Harzes auch die Entwickelung anderer Industriezweige in hohem Grade begünstigt. Ausser den Städten Bernburg und Calbe a. S. besitzt auch die durch die neue Bahn direct berührte Stadt Nienburg a. S. zahlreiche industrielle Etablissements, von denen namentlich eine Kupferwaarenfabrik mit 400 Arbeitern, eine Maschinenfabrik (Actien-Gesellschaft) mit 200 Arbeitern, eine Portlandcementfabrik, Dampfziegelei, sowie mehrere grössere Kalksteinbrüche zu erwähnen sind, deren Verkehr bisher auf zeitraubenden und kostspieligen Landwegen über die mehr oder weniger entfernten Eisenbahnstationen Bernburg, Calbe a. S., Grizehne und Neu-Gattersleben vermittelt werden musste. Der Grubenbetrieb der Gegend ist gleichfalls bereits von erheblicher Bedeutung und noch einer weiteren Steigerung fähig.

Das engere, neu zu erschliessende Verkehrsgebiet, dem Preussischen Saalkreis und dem Kreise Calbe a. S. (bezw. 510 qkm, 70 000 Einwohner und 526 qkm, 84 000 Einwohner), sowie dem Anhaltischen Kreise Bernburg (404 qkm, 64 000 Einwohner) angehörend, umfasst etwa 100 qkm mit über 10 000 Einwohnern.

Die Baukosten der Bahn sind ausschliesslich der von den Interessenten in Höhe von 480 000 ℳ zu übernehmenden Grunderwerbskosten auf 2 000 000 ℳ = 80 300 ℳ pro Kilometer veranschlagt, so dass nach Abzug des Seitens der Herzoglich Anhaltischen Regierung in dem oben bereits mitgetheilten Staatsvertrage ausserdem noch zugesicherten Baarzuschusses von 100 000 ℳ noch 1 900 000 ℳ in den Gesetzentwurf einzustellen waren.

Da die projectirte Bahn, wenngleich zum grösseren Theil fremdes Staatsgebiet berührend, doch auch für die Melioration der diesseitigen Landestheile von hervorragender Bedeutung ist und bei ihren günstigen Entwickelungsbedingungen voraussichtlich schon alsbald eine nahezu ausreichende Verzinsung des staatsseitig aufzuwendenden Anlagecapitals zulassen wird, glaubt die Staatsregierung ihre Ausführung umsomehr empfehlen zu sollen, als die Herzoglich Anhaltische Regierung in richtiger Erkenntniss der für sie aus der Bahnanlage zu erwartenden Vortheile sich nicht nur an den Baukosten der Bahn in erheblichem Umfange betheiligen will, sondern nach den näheren Darlegungen der allgemeinen Begründung auch noch auf die Zahlung der ihr von diesseitigen Bahnstrecken zustehenden Eisenbahnabgabe von jährlich 25 000 ℳ vom Tage der Fertigstellung der Bahn ab auf ewige Zeiten verzichtet hat.

Merseburg-Mücheln und Naumburg a. d. Saale-Artern.

(§ 1 No. I Lit a 11 und 12 des Gesetzentwurfes.)

Der von der Halle - Casseler, der Thüringischen Eisenbahn und der Unstrut umschlossene, durch hervorragende Fruchtbarkeit und zum Theil bereits hoch entwickelte Industrie ausgezeichnete Landstrich der Provinz Sachsen entbehrt bis auf die durch das Gesetz vom 15. Mai 1882 (Gesetzsamml. S. 280) zur Ausführung genehmigte Meliorationsbahn von Oberröblingen nach Querfurt noch gänzlich geeigneter Schienenverbindungen aus seinem Innern nach den ihn umgebenden Bahnstrecken. Nach dem Erwerb des Thüringischen Eisenbahnunternehmens kann der Staat seine Fürsorge auch in dieser Beziehung jenem Landestheil zuwenden und der Ausführung von Schienenanschlüssen an das Thüringische Eisenbahnnetz näher treten. Es ist daher dem Verkehrsbedürfniss jener Gegend entsprechend in Uebereinstimmung mit den Vorschlägen der Provinzialbehörden die Herstellung der im § 1 unter No. I Litt a 11 und 12 vorgesehenen beiden Bahnen einerseits von Merseburg nach Mücheln, andererseits von Naumburg a. d. Saale nach Artern in Aussicht genommen.

I. Merseburg-Mücheln.

Durch die Ausführung dieses Projects soll den langjährigen Wünschen der Bewohner des Geiselthales zwischen Merseburg und Mücheln Rechnung getragen werden. Auch der durch diese Bahn zu erschliessende dichtbevölkerte District zeichnet sich durch seinen ertragsreichen, in hoher Cultur stehenden Boden, sowie durch rege industrielle Thätigkeit aus. Bei einer Länge von nur 15,6 km zieht die Bahn ungefähr 39 Ortschaften und 16 Rittergüter in ihr Verkehrsgebiet. Ausser den bedeutenden Zuckerfabriken in Körbisdorf und Stöbnitz, welchen die Bahn zu Gute kommt, sind daselbst zahlreiche industrielle Etablissements vorhanden, von welchen namentlich die Armatur-, Leder-, Cartonnage- und Buntpapierfabriken, sowie Eisengiessereien, Lohgerbereien, Bierbrauereien etc. besondere Erwähnung verdienen.

Dem schon jetzt äusserst regen Verkehr kann die allein in der Chaussee nach Merseburg vorhandene Verbindung nicht genügen, und ist daher die Herstellung einer Schienenverbindung für den ganzen District von der grössten Bedeutung. Der unter den günstigsten Vorbedingungen schon jetzt stark betriebene Rübenbau bedarf nur der Bahnverbindung, um sich über weitere Bodenflächen auszudehnen; mächtige Kohlenfelder, deren Ausbeute unter der Ungunst der Transportverhältnisse in engen Grenzen gehalten wurden, harren nur des langersehnten Schienenanschlusses, um bei erleichtertem Absatz nicht nur die eigene Industrie in umfangreicherem Masse als bisher zu versorgen, sondern auch Kohlen in das weitere Gebiet der Thüringischen Bahnstrecken auszuführen.

Das etwa 150 qkm mit rund 25 000 Einwohnern umfassende Verkehrsgebiet der Bahn gehört den Kreisen Merseburg (576 qkm, 69 000 Einwohner) und Querfurt (684 qkm, 56 000 Einwohner) an.

Die Baukosten der Bahn sind, ausschliesslich der den Interessenten zur Last fallenden auf 132 000 ℳ anzunehmenden Grunderwerbskosten, auf 1 271 000 ℳ = 81 500 ℳ pro Kilometer veranschlagt.

Unter Abrechnung des von den Interessenten ausserdem in Anspruch zu nehmenden Baarzuschusses von 156 000 ℳ (10 000 ℳ pro Kilometer) waren daher noch 1 115 000 ℳ in den Gesetzentwurf einzustellen.

II. Naumburg a. d. Saale-Artern.

Der für dieses Bahnproject in Betracht kommende Theil des Unstrutthales umfasst gleichfalls eine fruchtbare dichtbevölkerte Gegend und insbesondere auch jenen Landstrich, welcher wegen seines reichen Ertrages an Bodenfrüchten den Namen der goldenen Aue führt. Dieselbe zeichnet sich indess nicht allein durch

ihre ergiebige, in ausgedehntem Masse dem Zuckerrübenbau zugewandte Landwirthschaft aus, sondern ist gleichzeitig der Sitz einer reichen industriellen Thätigkeit. Neben zahlreichen, zum Theil sehr bedeutenden Zuckerfabriken, sind ergiebige Fundstätten eines zu Monumentalbauten vielfach Verwendung findenden Quadersteins, Brüche von Pflaster- und Kalksteinen, Gypslager, zahlreiche Fabriken und gewerbliche Etablissements, Mühlen und Brennereien u. s. w. vorhanden.

Der äusserst rege, durch den Bezug der Kohle aus den Gruben bei Teuchern vermehrte Verkehr ist vornehmlich auf die Benutzung der Unstrut angewiesen, welche indess ein nur sehr mangelhaftes Communicationsmittel bildet, da die Schifffahrt auf ihr nicht nur während der Wintermonate gänzlich geschlossen ist, sondern auch während des Sommers durch Hochwasser und vielfach nothwendig werdende Schleusenreparaturen in empfindlicher Weise beeinträchtigt wird.

Die unablässigen Bestrebungen der interessirten Kreise, eine Besserung ihrer Communicationsverhältnisse herbeizuführen, sind bisher von Erfolg nicht begleitet gewesen. Nahe am Ziele ihrer Erfüllung wurden, wie bereits in der allgemeinen Begründung des Gesetzentwurfes erörtert, die auf die vormalige Unstrut-Eisenbahngesellschaft gesetzten Hoffnungen und Erwartungen auf Ausführung der langersehnten Schienenverbindung getäuscht.

Dem immer dringender hervortretenden Verkehrsbedürfniss soll nunmehr staatsseitig durch den Bau der von Naumburg a. d. Saale nach Artern projectirten Meliorationsbahn Befriedigung verschafft werden.

Von Naumburg a. S. ausgehend, verfolgt die Linie das durchschnittlich 1 bis 4 km breite, nur bei Nebra bis auf einige hundert Meter zusammengedrängte Unstrutthal über Freyburg, Laucha, Nebra und Rossleben nach Reinsdorf, um von da bis Artern die Bahnstrecke Sangerhausen-Erfurt auf eine Länge von 2,8 km mitzubenutzen.

Das von der Bahn zu erschliessende Verkehrsgebiet gehört hauptsächlich dem Kreise Querfurt (684 qkm, 56 000 Einwohner), zum geringeren Theile den Kreisen Naumburg a. d. Saale (162 qkm, 31 000 Einwohner), Eckartsberga (561 qkm, 40 000 Einwohner) und Sangerhausen (773 qkm, 69 000 Einwohner) an und umfasst eine Fläche von etwa 570 qkm mit 68 000 Einwohnern. Die für den Bahnverkehr wichtigsten Ortschaften sind: Naumburg a/S. (18 000 Einwohner, Sitz des Oberlandesgerichts, sehr rege Fabrikthätigkeit), Freyburg (3 000 Einwohner, Königliche Domäne, bedeutende Fabriken und gewerbliche Etablissements, in der nächsten Umgegend Mühlen, Ziegeleien, Kalksteinbrüche etc.), Laucha (2 400 Einwohner, Zuckerfabrik), Nebra (2 700 Einwohner, grosse Steinbrüche, lebhafter Fabrikbetrieb, nahebei die grosse Zuckerfabrik von Vitzenburg-Reinsdorf), Rossleben (Dorf mit 2 300 Einwohnern, Zuckerfabriken, Handelsmühle, Erziehungsinstitut) und Artern (4 500 Einwohner, Saline, Braunkohlengruben, grosse Zuckerfabrik, mehrere andere grössere Fabriketablissements, Handels- und Papiermühle, grosse Brauerei, bedeutender Productenhandel).

Von den für die Führung der Bahn zwischen Nebra und Artern in Frage gekommenen Varianten war derjenigen, durchweg auf diesseitigem Staatsgebiet belegenen über Rossleben der Vorzug zu geben, da dieselbe den wirthschaftlichen und Verkehrsverhältnissen der zu erschliessenden Gegend am meisten entspricht.

Ausser den Vortheilen, welche die Herstellung der Bahn der Landwirthschaft und Industrie des zu erschliessenden Gebietes durch Steigerung der Productions- und Absatzfähigkeit gewähren wird, darf von der neuen Verbindung auch eine Steigerung der Erträgnisse der ausgedehnten Staatswaldungen bei Ziegelroda und des Forstreviers Pödelitz, sowie der Domänen Freyburg, Wendelstein und Artern erwartet werden.

Die Baukosten der rund 56,7 km langen Bahn belaufen sich nach den vorläufigen Ermittelungen mit Ausschluss der auf 777 000 *M.* zu veranschlagenden, von den Interessenten aufzubringenden Grunderwerbskosten, auf 4 893 000 *M.* = rund 86 300 *M.* pro Kilometer, so dass nach Abzug des von den Interessenten ausserdem noch in Anspruch zu nehmenden Baarzuschusses von 270 000 *M.* staatsseitig noch 4 623 000 *M.* aufzuwenden bleiben.

Bei Bemessung des letzteren war einerseits auf die Höhe der Grunderwerbskosten (etwa 14 000 *M.* pro Kilometer gegen rund 10 000 bezw. 8 000 *M.* pro Kilometer bei den Linien Oberröblingen-Querfurt und Merseburg-Mücheln) und die von den Betheiligten erst vor Kurzem für den Bau der Linie Oberröblingen-Querfurt gebrachten nicht unerheblichen Opfer, andererseits aber auch darauf Rücksicht zu nehmen, dass die durch die Concessionirung der vormaligen Unstrut-Eisenbahngesellschaft hervorgerufenen Hoffnungen und Erwartungen demnächst nicht in Erfüllung gegangen sind. Es entspricht daher den Verhältnissen, wenn von den an sich leistungsfähigen Interessenten der Linie Naumburg a/S.-Artern neben der unentgeltlichen Hergabe des erforderlichen Terrains und der Einräumung des Rechtes auf unentgeltliche Mitbenutzung der Chausseen und sonstigen öffentlichen Wege ein Baarzuschuss von nur 5 000 *M.* pro Kilometer Bahnlänge verlangt wird, während die Interessenten der von Merseburg nach Mücheln projectirten Meliorationsbahn zu Baarbeiträgen in derselben Höhe (10 000 *M.* pro Kilometer) herangezogen werden sollen, in welcher seiner Zeit unter ähnlichen Verhältnissen ein Baarzuschuss zu den Baukosten der durch das Gesetz vom 15. Mai 1882 (Gesetzsamml. S. 280 ff.) zur Ausführung genehmigten Eisenbahn von Oberröblingen nach Querfurt beansprucht worden ist.

Dahlerau-Langerfeld (Rittershausen).

(§ 1 No. I Lit. a 13 des Gesetzentwurfes.)

Wie bereits bei den Berathungen über das demnächst unter dem 21. Mai 1883 Allerhöchst sanctionirte Gesetz, betreffend die Beschaffung von Mitteln für die Erweiterung etc. des Staatseisenbahnnetzes etc. (Gesetzsamml. 85), hervorgehoben worden (Drucksachen des Hauses der Abgeordneten 1882/83 zu No. 81 S. 20, zu No. 155 S. 17), konnte der Bau der zur Erschliessung des Wupperthales projectirten Meliorationsbahn von Lennep über Krebsöge, Dahlerau und Beyenburg nach Rittershausen zunächst nur bis Dahlerau in Aussicht genommen werden, da ein früherer Abschluss der schwierigen technischen Untersuchungen über die Einführung der Linie in den Bahnhof Rittershausen und die damit im Zusammenhang stehende nothwendige Verbindung des letzteren mit den auf dem rechten Ufer der Wupper belegenen Bahnstrecken der Rheinischen Eisenbahn bei Oberbarmen (Wichlinghausen) nicht zu ermöglichen war. Nachdem nunmehr ein entsprechendes Project aufgestellt worden, steht, falls die Mittel zur Ausführung desselben bewilligt werden, der Fortsetzung der gesetzlich zur Ausführung genehmigten Bahn von Lennep über Krebsöge nach Dahlerau über Beyenburg zum Anschluss an die unweit Rittershausen projectirte Haltestelle Langerfeld der entsprechend zu verlegenden Rittershausen-Remscheider Zweigbahn nichts mehr entgegen.

Die hierfür erforderlichen Mittel sind im § 1 unter No. 1 Lit. a 13 des Gesetzentwurfes vorgesehen, während die Mittel für die Herstellung der Verbindung der zu beiden Seiten der Wupper belegenen Bahnstrecken bei Rittershausen und Oberbarmen (Wichlinghausen) im § 1 unter No. IV 6 des Gesetzentwurfes Aufnahme gefunden haben.

Ueber das Project, dessen wirthschaftliche und finanzielle Bedeutung bereits bei den Eingangs bezeichneten Verhandlungen näher erörtert worden, ist im Einzelnen Folgendes zu bemerken:

Die 11,3 km lange Bahn folgt, vom Bahnhofe Dahlerau ausgehend, im Wesentlichen dem Wupperthale, überschreitet bis Beyenburg (1 200 Einwohner, Tuchfabrik, mehrere Brennereien, Dampfmahlmühle) zweimal die Wupper und mündet, nach theilweiser Benutzung der Provinzialchaussee, in die im veränderten Zuge der Rittershausen-Remscheider Zweigbahn unweit Rittershausen anzulegende Haltestelle Langerfeld.

Das engere Verkehrsgebiet der Bahn, den Kreisen Hagen (417 qkm, 125 000 Einwohner), Lennep (303 qkm, 94 000 Einwohner) und dem Stadtkreise Barmen (96 000 Einwohner) angehörend, umfasst eine Fläche von 24 qkm mit etwa 5 300 Einwohnern.

Die Baukosten der projectirten Verbindung sind mit Ausschluss der auf 155 000 *M.* berechneten, von den Interessenten aufzubringenden Grunderwerbskosten, auf 1 035 000 *M.* = 96 000 *M.* pro Kilometer veranschlagt.

Ründeroth-Derschlag.

(§ 1 No. I Lit. a 14 des Gesetzentwurfes.)

Im Kreise Gummersbach (325 qkm, 31 000 Einwohner) hat eine lebhafte Industrie ihren Sitz. Ausser mehreren Knochenmühlen, Kalkbrennereien, Schneide- und Mahlmühlen und Düngerfabriken finden sich Stahlhämmer, Maschinenfabriken, Papierfabriken, Baumwollspinnereien und Pulverfabriken vor. Einen ganz besonderen Aufschwung hat in den letzten Jahrzehnten die Fabrikation von Kunstwolle und Kunstwollartikeln genommen; über dreissig derartige Etablissements, darunter mehrere, welche Hunderte männlicher und weiblicher Arbeiter beschäftigen, sind entstanden. Die bereits von der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft in Angriff genommene, z. Z. noch in Bau befindliche Meliorationsbahn von Siegburg nach Ründeroth (die sogenannte Aggerthalbahn) kommt im Wesentlichen nur den Kreisen Sieg, Mülheim und Wipperfürth zu Gute, für den Industriebezirk des Kreises Gummersbach sind indess nennenswerthe Vortheile von derselben nicht wohl zu erwarten. Die Besitzer der daselbst belegenen industriellen Etablissements, welche mit dem Transport ihrer Rohmaterialien und Fabrikate z. Z. auf die mehr als 20 km entfernten und nur auf beschwerlichen Wegen erreichbaren Stationen Wipperfürth und Olpe angewiesen sind, würden zwar demnächst bis Ründeroth nur etwa die Hälfte dieser Entfernung auf guter Chaussee im Thale zurück zu legen brauchen, dagegen für den Bezug der Rohmaterialien, namentlich der Kohlen aus dem Rheinisch-Westfälischen Revier in Folge des Umweges über Siegburg eine gegen früher bedeutend höhere Eisenbahnfracht zu zahlen haben. Durch die in Aussicht genommene Fortführung der Bahn über Ründeroth hinaus im Aggerthale aufwärts über Sessmar nach Derschlag sollen die Vortheile des wichtigen Verkehrsmittels dem Kreise Gummersbach im weiteren Umfange zugewendet und die zur

Befestigung und vollen Entfaltung seiner industriellen Kräfte nothwendigen Vorbedingungen geschaffen werden.

Das Verkehrsgebiet der 14,2 km langen Bahn umfasst eine Fläche von 250 qkm mit etwa 17 000 Einwohnern. Als für den Bahnverkehr bedeutendere Ortschaften sind Wiehlbrück (in der Umgegend Eisenstein- und Bleierzgruben, Steinbrüche, Hammerwerke, Wollspinnereien), Vollmershausen (mit näherer Umgegend 2 900 Einwohner, Kunstwolletablissements, Maschinenfabrik), Sessmar (Kunstwolletablissements, Papierfabrik) und Derschlag (mit näherer Umgegend 5 200 Einwohner, grössere und kleinere Kunstwolletablissements, bedeutende Baumwollspinnerei, Pulverfabriken, Brennerei) zu nennen. Ausser den im Wiehlthale betriebenen Eisensteingruben sind in dem von der Bahn zu erschliessenden Gebiet noch Eisenstein- und Bleierzgruben vorhanden, welche bei den gegenwärtigen ungünstigen Communicationsverhältnissen ihren Betrieb haben einstellen müssen, nach Ausführung der projectirten Verbindung denselben aber voraussichtlich werden wieder aufnehmen können.

Die Baukosten der Bahn sind abzüglich der in Höhe von 97 000 *M.* von den Interessenten zu tragenden Grunderwerbskosten auf 870 000 *M.* = 61 300 *M.* pro Kilometer veranschlagt.

(Schluss folgt.)

Neue Bahnhofsanlagen und Geleisbauten in der Umgebung Berlins.

Aus der Denkschrift, betreffend die Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes, theilen wir in dieser Richtung folgende Notizen mit:

Es handelt sich dabei zunächst um folgende Neu- resp Umbauten von Bahnhöfen: 1. Anlage einer Haltestelle der Berliner Stadt-Eisenbahn an der Charlottenburger Chaussee. Die Anlage einer Haltestelle für die Berliner Stadtbahn an der Charlottenburger Chaussee ist zur weiteren Belebung des localen Verkehrs dieser Bahn Bedüfniss. Die Haltestelle wird für die Bewohner der östlichen Stadttheile von Charlottenburg und die zahlreichen Besucher der westlichen Theile des Thiergartens, namentlich des sogenannten Seeparks, ferner für die Studirenden und Professoren des neuen Polytechnikums, sowie die Beamten und Arbeiter der Königlichen Porzellanmanufactur von besonderem Werthe sein und daher aller Wahrscheinlichkeit nach stark frequentirt werden. Im Uebrigen hat das Haus der Abgeordneten in seiner Sitzung am 21. Februar 1881 aus Veranlassung einer Petition des Vereins zur Förderung städtischer Interessen zu Charlottenburg durch Ueberweisung dieser Petition an die Königliche Staatsregierung zur Berücksichtigung sich mit der Anlage dieser Haltestelle bereits einverstanden erklärt. Auch haben die adjacirenden Grundbesitzer den für die Anlage der Haltestelle erforderlichen Grund und Boden, soweit er sich in Privatbesitz befindet, unentgeltlich überwiesen und aufgelassen, so dass nunmehr mit dem Ausbau begonnen werden kann, sobald die erforderlichen Baukosten, die auf 460 000 *M.* veranschlagt, und im Kostenanschlage für die Berliner Stadtbahn nicht enthalten sind, bewilligt sein werden.

2. Ausbau des Bahnhofes der Berliner Stadt-Eisenbahn am Zoologischen Garten für den Fernverkehr. Bei der lebhaft fortschreitenden Entwickelung der in der Nähe des Zoologischen Gartens belegenen Stadtbezirke von Berlin und Charlottenburg erscheint es, um diesen Bezirken die Vortheile der Stadtbahn in vollem Umfange zu Theil werden zu lassen, geboten, den Bahnhof „Zoologischer Garten,“ welcher bisher nur dem Stadtverkehr diente, in nächster Zeit auch für den Fern- und Vorortsverkehr zu eröffnen. Da hierauf schon bei der ersten Anlage des Bahnhofes gerücksichtigt ist, so bedarf es zu diesem Zwecke nur noch des weiteren Ausbaues und der Ueberdeckung des zwischen den Ferngeleisen projectirten Perrons, sowie der Ausführung der zugehörigen Betriebseinrichtungen und Nebenanlagen. Wenn auch zu erwarten, und im Interesse der Entlastung des Bahnhofes „Friedrichstrasse“ zu hoffen steht, dass dem Bahnhof „Zoologischer Garten“ später ein erheblicher Theil des Fern- und Vorortverkehrs der südwestlichen Stadttheile Berlins zufallen wird, so ist doch zunächst nur auf einen mässigen Verkehrsumfang zu rechnen. Die Anlagen sollen deshalb, ohne die spätere Vervollständigung derselben zu erschweren, vorläufig auf das Nothwendigste beschränkt werden. Die hierfür aufzuwendenden Kosten belaufen sich auf 367 000 *M.*

3. Umgestaltung und Erweiterung des Bahnhofes Steglitz. Bereits in dem auf Grund Allerhöchster Ermächtigung vom 24. Januar 1883 vorgelegten Gesetzentwurf, betreffend die Beschaffung von Mitteln für die Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes etc. war im § 1 unter No. IV 1 ein Betrag von 422 000 *M.* für die Umgestaltung und die Erweiterung des Bahnhofs Steglitz vorgesehen und die Nothwendigkeit dieser Aufwendung begründet worden. (Drucksachen des Hauses der Abgeordneten pro 1882/83 No. 81.) Nach dem bezüglichen Projecte war beabsichtigt, die östlich vom Bahnhof Steglitz die Bahn im Niveau der Schienen kreuzende Albrechtstrasse mittelst eines Bauwerkes unter der Eisenbahn durchzuführen und auf dem Bahnhofe neben den für den Verkehr erforderlichen Geleise-Erweiterungen an Stelle der unzureichenden bezüglichen Anlagen einen Perron zwischen den beiden durchgehenden Geleisen herzustellen, welcher durch einen unter den Geleisen herführenden Tunnel vom Stationsgebäude aus zugänglich gemacht werden sollte. Obwohl bei den Verhandlungen über diese Creditforderung im Allgemeinen nicht verkannt wurde, dass eine Umgestaltung und Erweiterung der Anlagen auf dem genannten Bahnhofe nothwendig sei, wurde doch jener Betrag vom Hause der Abgeordneten abgesetzt, weil angenommen wurde, dass es der Staatsregierung bei nochmaliger Prüfung des Projectes gelingen werde, dem bestehenden Bedürfnisse mit geringeren Geldmitteln, als den für diesen Zwecke geforderten abzu helfen. (Drucksachen des Hauses der Abgeordneten pro 1882/83 Anlage zu No. 155 Seite 31 und Stenographische Berichte derselben Session Seite 1501 u. flg.) Die in dieser Richtung unverzüglich angeordneten Ermittelungen haben jedoch zu solchem Ergebniss nicht geführt. Insbesondere stellte sich heraus, dass, wofür auch der beklagenswerthe Unfall am 2. September 1883 in Steglitz spricht, es sich empfiehlt, eine noch etwas grössere Erweiterung der Perronanlagen, als in dem früheren Projecte angenommen, vorzusehen, um den fortgesetzt wachsenden Verkehr auf die Dauer mit Sicherheit bewältigen zu können. Diese Erweiterung lässt sich unter den bestehenden örtlichen Verhältnissen nur in der Weise ausführen, dass ausser den im früheren Projecte vorgesehenen beiden Perrons noch ein dritter auf der Aussenseite des Geleises liegender, für die Abfahrt nach Berlin bestimmter Perron von angemessener Breite angelegt wird. Auch bei dieser Anordnung der Perronanlagen konnte von der Anlage einer innerhalb des Bahnhofes liegenden, unter den gegebenen Verhältnissen nur durch Ausführung eines Tunnels herstellbaren schienenfreien Verbindung zwischen dem Stationsgebäude und den von ihm durch Schienenstränge getrennten Perrons, wie sie im früheren Projecte vorgesehen war, nicht Abstand genommen werden. Für diesen Zweck die Unterführung der Albrechtstrasse, an deren Herstellung unverändert festzuhalten ist, mitzubenutzen, erschien nicht zulässig. Zur wirksamen Sicherung der Reisenden muss die Eisenbahnverwaltung sich jederzeit in der Lage befinden, die Benutzung der Verbindung zwischen Stationsgebäude und Perrons nach den Bedürfnissen des Betriebes zu regeln, was, wenn diese Verbindung zugleich dem öffentlichen Verkehr dient, nicht angängig sein würde. Dazu kommt, dass für eine solche Mitbenutzung die angenommene Breite der Strassenunterführung von 11 m nicht ausreichen würde, sondern eine angemessene Vergrösserung erfahren müsste, deren Kosten kaum geringer ausfallen würden, als diejenigen eines besonderen, lediglich für den Fussgängerverkehr bestimmten Tunnels. Durch die nach den Erfahrungen bei dem Unfalle am 2. September 1883 zur Ausführung gebrachte Erhöhung der zwischen dem Stationsgebäude und den Hauptgeleisen vorhandenen Barrièren, deren Höhe und Construction nicht hingereicht hatte, das hinter denselben harrende Publikum von dem verbotenen Ueberschreiten des Geleises, auf welchem der Courierzug von Berlin herannahte, abzuhalten, ist zwar der Gefahr, dass die Barrière überstiegen wird, vorgebeugt, indessen kann eine dauernde und wirksame Abhilfe der vorhandenen Missstände nur darin gefunden werden, dass das frühere Project mit der vorbezeichneten Erweiterung der Perronanlagen zur Ausführung gelangt, wodurch zugleich der Vortheil erreicht wird, dass der Ausbau eines 3. und eventuell auch eines 4. Hauptgeleises der Strecke, wenn sich hierfür in Zukunft etwa ein Bedürfniss herausstellen sollte, ohne Aenderung der Perronanlagen erfolgen kann. Die Kosten der Ausführung sind auf 340 000 *M.* veranschlagt worden.

4. Ausserdem wird beantragt den Ausbau des 2. Geleises auf der Strecke Westend-Hundekehle, dessen Kosten auf 280 000 *M.* veranschlagt sind, baldthunlichst zu bewirken.

Das Project der Mittelharz-Eisenbahn.

Berlin, den 26. Januar 1884.

Mit vielem Interesse haben wir Kenntniss von Allem dem genommen, was für das Zustandekommen einer Mittelharz-Eisenbahn geschehen ist und geschieht. Die schon in früheren Jahren vielfach in dieser Richtung aufgetauchten Projecte sind leider sämmtlich nicht zur Realisirung gekommen, weil in allen Fällen immer nur die Anlage einer gewöhnlichen Adhäsionsbahn in das Auge gefasst wurde.

Wenn man die schroffen Abhänge und Thäler des Harzes genau kennt, so überrascht die Höhe der Kosten, welche der Bau einer solchen Bahn beansprucht, nicht mehr.

Selbst bei der Zulassung starker Steigungen sind Viaducte, grosse Einschnitte und hohe Dämme, die enorme Summen verschlingen, gar nicht zu vermeiden.

Lediglich an den Herstellungskosten also scheiterte bisher die Ausführung einer jeden Eisenbahn, welche das Hochplateau des Harzes zu erreichen strebte.

Von allen den Bahnen, welche an und in den Harz laufen, ist unstreitig die von Langelsheim nach Clausthal am weitesten vorgedrungen, aber auch dieser ist, wie allen den anderen an den

Harz herantretenden Linien, der Weiterbau in gewöhnlicher Weise durch dort vorhandene schroffe Abhänge fast zur Unmöglichkeit gemacht.

Wenn wir nun bislang vor der Höhe der Ausgaben zurückschreckten, die der Bau einer Eisenbahn auf den Harz erfordert, und vor diesen Kosten auch noch gegenwärtig zurückschrecken müssen, so ist dieses vollständig gerechtfertigt, denn der Aufschluss des Harzes darf auch nicht unverhältnissmässige Opfer erfordern, es werden diese aber immer solche bleiben, so lange man sich nicht zu der Annahme combinirter Adhäsions- und Zahnradbahnen entschliesst.

Wir sind weit entfernt hier eine Beschreibung einer solchen Bahn folgen zu lassen, es würde uns dieses zu weit führen und wir können in dieser Hinsicht nur auf das bereits vorhandene Material verweisen. In diesem Material finden wir durch Erfahrungen nachgewiesen, dass die Baukosten einer Bahn dieses Systemes auf gleichem Terrain bedeutend geringer, als die einer Bahn des gewöhnlichen Systems sind, dass dabei sich die Betriebskosten bei gleicher Leistung nicht höher, als die anderer Bahnen stellen, und dass die Betriebssicherheit diejenige der Gebirgs-Adhäsionsbahnen erheblich übertrifft.

Einen Ausspruch des früheren Bauleiters der Brennerbahn, Herrn Ober-Baurath A. Thommen, über dieses System führen wir hier an:

„Vor Allem aber kann immer die von gar keinem anderen Systeme gebotene, bei so grossen Steigungen doppelt nothwendige, von Wind und Wetter, vom Zustande der Schienen, von der gleichförmigen Wirksamkeit vieler Bremsen, von Signalen und der Aufmerksamkeit vieler Köpfe unabhängige Sicherheit und Regelmässigkeit, ich möchte sagen Tactfestigkeit der Zugbewegung in Folge des festen Eingriffes der Zahntriebe bei der Auffahrt, wie der gemeinschaftlichen Wirkung von Luft- und Zahnradbremsen bei der Thalfahrt gar nicht hoch genug bewerthet werden; sie allein schon rechtfertigt die Anwendung grosser Steigungen auch da, wo ausreichende Geldmittel zur Anlage von Normalbauten, d. h. von Adhäsionsbahnen vorhanden sind."

Ferner sagt derselbe:

„Das Zahnschienen-System insbesondere empfehle ich absolut nicht etwa in der Voraussetzung, es sei dasselbe gerade noch gut genug; im Gegentheil, ich betrachte dieses System in seiner Ergänzung durch passende Motoren als einen vollständig ebenbürtigen Ersatz von Adhäsionsrampen von 25 ‰ Steigung. Die Zahnschienenrampen sind gerade so gut wie die Adhäsionsrampen zur Bewältigung jeden Verkehres befähigt. Ja ich behaupte, dass mit zunehmender Uebung in der Handhabung der Zahnradmotoren ein grösserer Verkehr auf Zahnschienenrampen, als auf Adhäsionsrampen sich bewältigen lässt, weil die kürzer gewordenen Bergstrecken mit dichter sich folgenden und schon sehr schweren Zügen gefahrlos besetzt werden können. Die Zahnschienenbahn ist also kein unvollkommenes Surrogat, sondern ein neues, grosse Ersparnisse gewährendes System und seine Zulassung keine Handlung der Verzweiflung, sondern ein grosser Schritt nach vorwärts im Zeitalter der Bergbahnen".

Sollten diese Thatsachen resp. Aussprüche wirklich nicht die Veranlassung sein, den Gebirgsbewohnern auch vollkommenere Verkehrsmittel zu verschaffen, wie solche die Bevölkerung der Ebenen schon längst besitzen, denn diese fast immer armen Gebirgsbewohner bedürfen solcher Verkehrsmittel in bei Weitem grösserem Masse zu ihrer Existenz, als die Bevölkerung des Flachlandes, die in den meisten Fällen erheblich begüterter als jene ist.

Wenn auch in dem Verein für Eisenbahnkunde hierselbst am 9. October v. J. anscheinend von competenter Seite der Niedergang der Industrie im Harze im Allgemeinen angezweifelt wurde, so scheint derselbe dort doch wohl vorhanden zu sein, wenigstens weist die später erschienene Rechnungsvorlage der Harzer Werke, auf die damals speciell Bezug genommen wurde, für das letzte Jahr eine bedenkliche Unterbilanz auf. Ob diese Situation bei den jetzt vorhandenen Eisenpreisen sich verändert, wissen wir nicht, zum Bessern fällt diese Aenderung jedenfalls nicht aus.

Wir sind deshalb der Meinung, dass wir die bekannten Fortschritte der Eisenbahntechnik zum Aufschlusse unserer Gebirge anwenden und von den resultatlosen Studien behufs Herstellung gewöhnlicher Eisenbahnen in den Bergen absehen sollen.

Aus dem hierüber in die Oeffentlichkeit Gedrungenen entnehmen wir, dass die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft mit materieller Hülfe des Braunschweigischen Staates eine solche combinirte Adhäsions- und Zahnradbahn von Blankenburg über Hüttenrode, Rübeland, Elbingerode nach Tanne erbauen will.

Wir sind der Meinung, es solle diese Absicht mit allen Kräften unterstützt werden, weil durch diese Bahn unsern Orten Elbingerode, Rothehütte und auch Benneckenstein wesentlich geholfen wird, ohne dass Opfer von unserer, der Preussischen Seite, beansprucht werden, ferner aber würde die Ausführung dieses Unternehmens uns in nächster Nähe die Leistungsfähigkeit des vorgedachten Bergbahnsystems darthun und dadurch jedenfalls die Veranlassung werden, dass auch andere Bergpartien im Interesse der Gegend, aber auch im allgemeinen, vielleicht auch strategischen Interesse solche Bahnen erhalten.

Der Aufstieg von Blankenburg aus ist bereits von dem damaligen Ober-Betriebsinspector Reitemeyer im Jahre 1874 als der am leichtesten durchführbare bezeichnet, während er einen solchen von Wernigerode, Heimburg oder Thale für einen sehr schwierigen hält.

Eine Correspondenz der „Magdeburgischen Zeitung" aus Halberstadt vom 6. d. M. sagt u. A.:

„Nicht Wernigerode oder Blankenburg, sondern Benneckenstein, Tanne, Rothehütte, Elbingerode, Rübeland und Hüttenrode sollen eine Eisenbahn erhalten, die an einem vorhandenen Eisenbahnpunkte anschliesst. Dieser Punkt kann der natürlichen Lage nach nur Blankenburg sein und spreche ich als Halberstädter diese Thatsache um so mehr aus, als die Linie über Blankenburg die directeste von Oschersleben und Halberstadt in den Harz darstellt, es ist die fast gerade Linie aus dem Harze, dem Punkte der Production, nach den Orten des Consums dieser Producte. Halberstadt, Oschersleben, Magdeburg brauchen in enormen Mengen die Erzeugnisse des Harzes und deshalb glauben wir an die Harzbahn über Blankenburg, weil diese Linie die richtigste ist und dort Interessenten vorhanden sind, die das Zustandekommen der Bahn sichern, ohne dass der Preussische Staat hierzu einen Zuschuss leisten soll, während für die Bahn Wernigerode-Elbingerode Subventionen irgend welcher Art nicht vorhanden sind, hat der Braunschweigische Staat bereits 500 000 *M.* für die Bahn über Blankenburg zur Verfügung gestellt und würde, wie wir hören, event. nochmals in gleicher Höhe zu unterstützen bereit sein".

Wir glauben die Richtigkeit des hier Gesagten bestätigen zu können und wünschen im allgemeinen Interesse, dass die Bedenken, welche etwa dem Bau dieser Bahn entgegenstehen sollten, recht bald gehoben werden mögen.

Zum Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Commanditgesellschaften auf Actien und die Actiengesellschaften.

Der Verein zur Wahrung der gemeinsamen wirthschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen hat in Bezug auf den vorbezeichneten Gesetzentwurf in seiner Sitzung vom 20. d. M. folgende Resolutionen gefasst, welche bei der grossen Tragweite des in Rede stehenden Gesetzentwurfs das allgemeine Interesse in Anspruch nehmen werden.

1. Der Verein kann die, in der allgemeinen Begründung — S. 68 — geäusserte Ansicht, dass eine Reform der Actiengesetzgebung jetzt nothwendig und zeitgemäss sei, nicht als richtig anerkennen, und er vermag auch den für diese Ansicht ebendaselbst aufgeführten Gründen nicht zuzustimmen. Er erachtet es vielmehr im Interesse der Einheitlichkeit der Gesetzgebung für zweckmässiger, wenn die gesetzgeberische Thätigkeit auf diesem Gebiete bis zur Aufstellung des bürgerlichen Gesetzbuches, welche eine allgemeine Revision des Handelsgesetzbuches und der Bestimmung desselben über die Actiengesellschaften zur Folge haben muss, herausgeschoben würde.

2. Der vorliegende Gesetzentwurf, welcher aus der Beobachtung einzelner, an sich verwerflicher Vorgänge bei der Gründung und Verwaltung von Actiengesellschaften und aus dem Streben, solche Vorgänge unbedingt unmöglich zu machen, hervorgegangen ist, gelangt zu Kautelen, die von dem Verein im Allgemeinen nicht gebilligt werden. Dieselben erscheinen vielmehr geeignet, weitgehendes Misstrauen gegen die grosse Mehrzahl der nach ihrer Gründung und Leitung soliden Actiengesellschaften und die Organe derselben zu erwecken, von Gründung und Leitung der Actiengesellschaften und von der Betheiligung an denselben abzuschrecken und dadurch einen sehr wesentlichen Factor zur Förderung der wirthschaftlichen Zustände mindestens zu schwächen.

3. Der Verein ist aber der Ueberzeugung, dass in unserem Vaterlande, in welchem die Capitalbildung noch nicht so weit vorgeschritten ist, wie in den Ländern, mit denen es in erster Reihe den Concurrenzkampf zu bestehen hat, die Association des Capitals eines der vornehmlichsten Hülfsmittel ist, um durch Veredelung der eigenen und fremden Rohproducte und Halbfabrikate das dem Volke erforderliche Arbeitsquantum zu schaffen, die Bildung neuer Werthe und Capitalien zu fördern, die Sicherung gegen Beschädigung oder Verlust des Eigenthums und Gelegenheit zur Capitalansammlung für den Todesfall zu gewähren, sowie das Creditbedürfniss zu befriedigen und an der Regelung des Geldumlaufes mitzuwirken.

4. Der Verein erachtet es daher nicht als die Aufgabe einer das Actienwesen regelnden Gesetzgebung, dass sie, wenn dadurch auch die freie Bewegung auf diesem Gebiete auf's

Aeusserste beengt werden müsste, Ausschreitungen absolut verhüte. Diese mögen mit scharfen Strafen belegt werden, im Uebrigen aber Kautelen gegen dieselben nur soweit gegeben werden, als sie, in der damit verbundenen nothwendigen Beschränkung der freien wirthschaftlichen Bewegung auf dem Gebiete des Actienwesens, nicht mehr schaden, als in der Verhütung von Ausschreitungen nützen.

5. Von diesen Gesichtspunkten ausgehend, ist der Verein mit der in dem Entwurfe verfolgten Absicht, die Vorgänge bei der Gründung von Actiengesellschaften klar zu stellen, vollkommen einverstanden, jedoch nicht mit den zu diesem Zwecke gewählten Mitteln.

6. In dieser Beziehung hält der Verein es für unrichtig, die Organe der Gesellschaft, den Aufsichtsrath und den Vorstand, welche ihrer ganzen Anlage und Natur nach nur bestimmt sein können, eine fertige Gesellschaft zu leiten und zu verwalten, in die innigste Verbindung mit dem Processe der Gründung zu bringen; zudem ist die Verantwortung, mit welcher dieselben in Folge dessen belastet werden sollen, so weitgehend, dass jeder Mann vor derselben zurückschrecken muss, dem Pflichtgefühl und Ehre gebieten, stets mit der Sorgfalt eines ordentlichen Geschäftsmannes zu handeln.

7. Demgemäss erachtet der Verein das zur Klarlegung der Vorgänge bei der Gründung in Aussicht genommene Prüfungsverfahren hauptsächlich für unrichtig, weil sich sorgfältige und ordentliche Geschäftsmänner kaum bereit finden werden, dasselbe auszuführen und die damit verbundene schwere Verantwortlichkeit zu übernehmen. Dieses Verfahren könnte nur zur Folge haben, dass die Prüfung in der Regel solchen Personen übertragen werden wird, die zur Ausführung am wenigsten geeignet sind und durch die Uebernahme jener Verantwortung die erstrebte Garantie nicht bieten.

8. Daher ist der Verein der Ueberzeugung, dass es besser wäre, die Verbindung der Gesellschaftsorgane mit der Gründung und damit das ganze Prüfungsverfahren, welches in den von dem Gesetzentwurfe gezogenen Consequenzen noch jahrelang die freie Bewegung in den verschiedensten Richtungen behindert, gänzlich aufzugeben und die Klarlegung der Vorgänge bei der Gründung, sowie die volle Verantwortung für dieselben denen aufzulegen, die ihrer ganzen Stellung nach dazu allein verpflichtet sind — den Gründern.

9. Der Verein glaubt, dass das, was in dieser Beziehung nothwendig und möglich ist, durch die wohldurchdachte Anwendung der Prospect-Theorie erreicht werden kann; diese würde demgemäss an die Stelle des Prüfungsverfahrens zu treten haben.

10. Obgleich der Verein aus den Vorgängen im praktischen Leben die Ueberzeugung schöpfen muss, dass die Simultangründung fast ausschliesslich als Gründungsform gewählt wird, so will er doch Einspruch gegen die Statuirung noch einer zweiten Form, der Successivgründung, nicht erheben. Er muss sich jedoch gegen die, theils aus theoretischen Erwägungen hervorgegangenen, theils von dem Prüfungsverfahren bedingte Umständlichkeit der vorgeschriebenen Formen, sowie dagegen aussprechen, dass bezüglich der zulässigen Gründungsform ein, lediglich von theoretischen Gesichtspunkten hergeleiteter Unterschied zwischen der Commanditgesellschaft auf Actien und der Actiengesellschaft gemacht wird.

11. Dem Verein erscheint noch in wesentlichen anderen Beziehungen die in dem Entwurfe angeordnete, verschiedene Behandlung der beiden Arten von Actiengesellschaften nicht von praktischen wirthschaftlichen Verhältnissen bedingt zu sein; diese erfordern vielmehr, dass die Verschiedenartigkeit auf das geringste von der Natur beider Gesellschaften bedingte Mass beschränkt werde.

Demgemäss würde in einem künftigen Gesetze die Anordnung des Stoffes wahrscheinlich zweckmässiger so zu treffen sein, dass zuerst die den beiden Arten von Gesellschaften gemeinsamen Bestimmungen in dem Abschnitt für Actiengesellschaften zu geben sind und dass dann, in einem zweiten Abschnitt, die wenigen für die Commanditgesellschaften auf Actien bestimmten abweichenden Vorschriften folgen.

12. Der Verein ist mit der Auffassung einverstanden, dass die Generalversammlung für die inneren, im Rahmen des Gesellschaftsvertrages liegenden, Angelegenheiten das Willensorgan der Gesellschaft, wie sie es bisher gewesen ist, auch ferner bleibt; verlangt aber unbedingt, dass diese Eigenschaft bei allen nach aussen gerichteten Beziehungen und Handlungen der Gesellschaft bei dem Vorstande und, soweit eine Mitwirkung des Aufsichtsrathes gestattet ist, bei diesem verbleibe.

Diese Organe sind der Gesellschaft und, soweit das Gebiet von dem Gesetz und dem Gesellschaftsvertrage umgrenzt wird, der Generalversammlung verantwortlich. Der Verein ist ferner auch damit einverstanden, dass der Minderheit der Generalversammlung in gewissen Fällen die Initiative zum Schutz ihrer Rechte resp. zur Abwehr von Uebergriffen der Gesellschaftsorgane oder der Mehrheit der Actionäre eingeräumt wird; er hält es aber für unbedingt geboten, zum Schutze der Gesellschaft und der Mehrheit, sowie der etwaigen Gläubiger ausgiebige Garantien gegen Missbrauch der von der Minderheit ausgehenden Initiative zu geben. Denn es würde durchaus unrichtig und den Vorkommnissen des praktischen Lebens widersprechend sein, den Dolus allein bei den Gesellschaftsorganen oder der Mehrheit der Generalversammlung vorauszusetzen und der Fiction Raum zu geben, dass derselbe niemals bei der Minderheit der Actionäre zu suchen sei.

In manchen Beziehungen wird die der Minderheit von dem Entwurf eingeräumte Initiative gänzlich abzulehnen sein.

Aus dem Deutschen Reich.

Preussische Staatsbahnen.

Das wichtigste Ereigniss der vorigen Woche ist die am 24. d. Mts. erfolgte Publication des Gesetzes, betreffend den weitern Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat, dessen Wortlaut wir an anderer Stelle mittheilen. Mit dieser Publication gehen in den Besitz des Preussischen Staates über:

die Oberschlesische Bahn,
die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn,
die Rechte-Oder-Ufer-Bahn,
die Posen-Creuzburger Bahn,
die Altona-Kieler Bahn und
der Schaumburg-Lippesche Theil der Hannover-Mindener Bahn.

Die Einverleibung dieser neuen Linien bedingt auch verschiedene Aenderungen in der Organisation der Preussischen Staatsbahnverwaltung. Denn wenn auch die Schaumburg-Lippesche Bahnstrecke in dem Betrieb der Königlichen Direction Hannover verbleibt und die bestehende Königliche Direction der „Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft“ in Breslau unter der Firma „Königliche Eisenbahndirection Breslau“ weiter functioniren wird, so wird doch die Verwaltung der Rechte-Oder-Ufer-Bahn und der Posen-Creuzburger Bahn der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn unterstellt werden. Altona-Kiel incl. der Schleswigschen Eisenbahnen wird unter einer neuen „Königlichen Direction“ fürerst selbstständig bestehen bleiben. Auch die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn wird fürerst als ein besonderes Bahngebiet, aber unter einer neuen „Königlichen Direction“ fortbestehen. Neue Eisenbahn-Betriebsämter werden jetzt nur im Bezirk der Eisenbahn-Direction zu Breslau und zwar in B r e s l a u und in P o s e n (für die bisherigen Linien der Rechte-Oder-Ufer-Bahn resp. Posen-Kreuzburger Eisenbahn) errichtet.

Diese neue Organisation wird zufolge eines heute (am 29. Januar) publicirten Allerhöchsten Erlasses vom 24. d. M. mit dem 1. März d. J. ins Leben treten.

Internationales Eisenbahn-Frachtrecht.

Dem Vernehmen nach haben die Ausschüsse des Bundesraths die Berathung des Entwurfs des internationalen Eisenbahn-Frachtrechts in erster Lesung beendigt.

Zu dem Entwurf ist, wie dem „Berl. Act.“ berichtet wird, ein Antrag Preussens von grosser Tragweite eingegangen. Zu der Bestimmung des Entwurfs, nach welcher das Refactienwesen im internationalen Verkehr beseitigt wird, stellt nämlich Preussen den Antrag, dass die Refactien a u c h im B i n n e n v e r k e h r der betheiligten Staaten aufhören sollen. In erster Linie wird Oesterreich dabei in Betracht kommen, in dessen Eisenbahnwesen die Refactien noch eine grosse Rolle spielen. Der „Berl. Act.“ nimmt jedoch an, dass gerade Oesterreich angesichts der auch dort angebrochenen Eisenbahn-Verstaatlichungsära eher auf die Preussischen Anträge eingehen wird, als es früher gethan haben würde.

Die diesjährige ordentliche Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nach dem Beschlusse zu No. XXIV der Tagesordnung der im vorigen Jahre in Wien abgehaltenen Generalversammlung des Vereins soll, wie wir seiner Zeit mittheilten, die diesjährige Generalversammlung in Frankfurt a/M. stattfinden.

Die geschäftsführende Direction, welcher statutenmässig die nähere Bestimmung des Termins zukommt, hat nun im Einvernehmen mit der Königlichen Eisenbahndirection zu Frankfurt a/M. die Generalversammlung auf

den 29. Juli d. J.

und die folgenden Tage anberaumt und die Vereinsverwaltungen zur Theilnahme an den Berathungen eingeladen.

Oels-Gnesener Eisenbahngesellschaft.

In Angelegenheiten der Verstaatlichung des Oels-Gnesener Eisenbahnunternehmens ist der Direction derselben auf die von der Generalversammlung der Actionäre der genannten Gesellschaft

am 12. December 1883 gefasste Resolution folgender Bescheid der Königlichen Eisenbahn-Aufsichtsbehörde zugegangen:

Breslau, den 26. Januar 1884.

Königliches Eisenbahncommissariat
zu Breslau.

Die Gesellschaftsvorstände der Oels-Gnesener Eisenbahn haben durch die an die Herren Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen gerichteten Eingaben vom 13. und 15. v. Mts. die Einleitung von Verhandlungen über den in der Generalversammlung der Actionäre vom 12. v. Mts. gefassten Beschluss, wonach die Gesellschaft zur Abtretung ihres Unternehmens an den Staat zwar unter den Bedingungen des Vertragsentwurfes, aber gegen Gewährung ausserdem noch einer Convertirungsprämie von 9 *M.* für jede Stammactie und von 25 *M.* für jede Prioritäts-Stammactie bereit ist, in Antrag gebracht.

Da dieser Beschluss für die Königliche Staatsregierung, ihrer bestimmten Erklärung entsprechend, unannehmbar ist, so habe ich im Auftrage und im Namen der genannten Herren Minister der Direction der Gesellschaft zu eröffnen, dass für die Königliche Staatsregierung kein Anlass vorliegt, über den erwähnten Generalversammlungsbeschluss in Verhandlungen einzutreten.

Möchten die Gesellschaftsvorstände einen anderweitigen, der früheren staatsseitigen Offerte entsprechenden Beschluss der Generalversammlung so zeitig extrahiren, dass dem Landtage noch in dieser Session eine bezügliche Vorlage gemacht werden könnte, so würde ein derartiger Beschluss in nähere Erwägung genommen werden.

Der Vorsitzende
des Königlichen Eisenbahncommissariats.
Geheimer Ober-Regierungsrath
gez. Dittmar.

An die Direction der Oels-Gnesener
Eisenbahngesellschaft hier.

Wir wollen bei dieser Gelegenheit noch Folgendes bemerken:

In der vom Aufsichtsrath und der Direction der letzten ausserordentlichen Generalversammlung unterbreiteten Denkschrift, betreffend die Verstaatlichung der Bahn, wurde darauf hingewiesen, dass ein Neubau von Secundärbahnen, z. B. Posen-Wreschen und Lissa-Krotoschin-Ostrowo, seitens des Staates geplant werde. Nach der Eisenbahnvorlage an die Kammern ist aber ausser Posen-Wreschen und Lissa-Ostrowo auch Lissa-Jarotschin als neu zu bauende Linie aufgenommen worden. Diese drei neuen Bahnen münden bezw. durchschneiden die Schienen der Oels-Gnesener Bahn an drei der belebtesten Stationen und werden einen nicht unbedeutenden Localverkehr der Oels-Gnesener Bahn entziehen. Auch das militärische Interesse des Staates an dem Besitze der Strecke Jarotschin-Gnesen dürfte, nach der „Schles. Ztg.", durch diese neuen Linien zum Mindesten sehr herabgemindert werden, da die Entfernung zwischen den einzelnen Schnittpunkten auf nur 3—6 Meilen reducirt wird.

Transport der Bergwerksproducte in Preussen.

Ueber den Transport der Bergwerksproducte enthält der in No. 5 unserer Zeitung erwähnte Aufsatz der „Zeitschrift für Berg-, Hütten- und Salinenwesen" folgende weitere Angaben:

Mit dem Aufschwunge von Industrie und Handel hat sich im Laufe des Jahres 1882 der Transport von Bergwerksproducten und verwandten Massengütern sowohl auf den Eisenbahnen wie auf den Wasserstrassen gegen das Vorjahr sehr erheblich gesteigert. Trotzdem waren die vorhandenen Verkehrsanstalten während des grössten Theiles des Jahres im Stande, die ihnen überwiesenen Transporte regelmässig zu bewältigen. Klagen über nachtheilige Störungen in der Ab- und Zufuhr in Folge unzureichender Transportmittel blieben im Allgemeinen nur während der Monate November und December zu erheben, zumal um diese Zeit wiederholte Hochwasserfluthen — namentlich im gesammten Flussgebiete des Rheins — nicht nur die Schifffahrt völlig unterbrochen, sondern auch auf einzelnen Eisenbahnlinien zur vorübergehenden Einstellung des Betriebes nöthigten. Gleichwohl haben die Störungen, Dank der seitens der Eisenbahnverwaltungen zeitig getroffenen umfassenden Vorkehrungen und Dank einer bedeutenden Vermehrung des Wagenparkes, im Allgemeinen nicht den acuten Charakter wie in früheren Jahren gezeigt, besonders nicht in denjenigen Bezirken (z. B. im Niederrheinisch-Westfälischen), wo die zur Durchführung gelangte Verstaatlichung der Eisenbahnen sich nach und nach in gesteigerter Leistungsfähigkeit der letzteren geltend machen konnte.

In Ober- und Niederschlesien vertheilte sich der gesammte Absatz an Steinkohlen auf die Eisenbahnen mit 9 182 491 t oder 73,9 pCt., auf den Wasserweg (Przemsa) mit 64 037 t oder 0,5 pCt. und auf den Landweg, einschliesslich der Schmalspurbahnen, mit 3 185 937 t oder 25,6 pCt. Gegenüber dem Vorjahre hatte im Ganzen der Absatz Schlesischer Steinkohlen auf Eisenbahnen um rund 430 000 t oder 5 pCt. und auf dem Landwege um 95 000 t oder reichlich 3 pCt. zugenommen, während der Absatz zu Wasser ungefähr auf gleicher Höhe geblieben war. Wie sich die Concurrenzverhältnisse der Schlesischen Kohle auf dem Berliner Markt in den beiden letzten Jahren (1881 und 1882) gestaltet haben, zeigen nachstehende Zahlen. Es sind in Berlin eingeführt worden und daselbst verblieben 1882 Oberschlesische Steinkohlen 693 129 t (gegen 702 520 t im Jahre 1881), Niederschlesische 140 341 t (gegen 132 099 t), Englische 89 414 t (gegen 72 147 t), Westfälische 93 929 t (gegen 90 168 t) und Sächsische 6 712 t (gegen 21 920 t), ausserdem Böhmische Braunkohlen 151 393 t (gegen 183 607 t) und Preussische Braunkohlen und Briquettes 211 468 t (gegen 192 172 t). Die directe Abfuhr Oberschlesischer Kohle zu Wasser beschränkt sich fast lediglich auf den Przemsa-Fluss; der grösste Theil der auf demselben verfrachteten Kohlen geht in die unterhalb Krakau gelegenen Fabriken. Ein von Jahr zu Jahr sehr erheblich steigender indirecter Wasserabsatz findet daneben auf der Oder und Warthe statt. Auf dem letzteren Flusse wurden im Jahre 1882 an der Haltestelle Louisenhain (bei Posen) der Posen-Creuzburger Eisenbahn 2 631 t Kohlen, an der Haltestelle Orzeschewo der Oels-Gnesener Bahn 4 172 t aus Eisenbahnwagen in Schiffe verfrachtet. Die von der Oberschlesischen Eisenbahn zu Pöpelwitz bei Breslau errichtete Oder-Umladestelle brachte 24 640 t zur Umladung in Oderkähne; um indessen auf diesem Wege in Stettin mit der Englischen Kohle concurriren zu können, bedarf es noch einer Ermässigung des Umschlagtarifes, indem die Oberschlesische Kohle dorthin nicht unter 75 ₰ pro Tonne zu legen ist, während die Englische Kohle bei günstiger Seefracht meist nur auf 70 ₰ und darunter sich stellt.

Im Ober-Bergamtsbezirk Halle wurden von dem gesammten Braunkohlenabsatze des Jahres 1882, welcher einschliesslich der Pressteine (Briquettes) 9 333 141 t betrug, rund 3 700 000 t auf Eisenbahnen und 250 000 t auf dem Wasserwege verfrachtet, so dass für den localen Landabsatz noch etwa 5 700 000 t verblieben. Die relativ stärkste Zunahme gegen das Vorjahr zeigte wiederum der Eisenbahnabsatz, und zwar vorzugsweise in Folge einer weiteren Ausbreitung des Verbrauchs von Braunkohlenbriquettes in den grösseren Städten.

Bei dem Steinkohlenabsatze des Ober-Bergamtsbezirks Dortmund ergiebt sich, dass 82,94 pCt. zur Eisenbahn, 0,15 pCt. auf der Ruhr bezw. direct nach dem Rhein, 4,41 pCt. im Landdebit und 12,50 pCt. an die eigenen Coaksanstalten abgesetzt wurden. Nach den Angaben der Zechenverwaltungen sind allein 20 160 068 t durch die Eisenbahn von den Zechen abgefahren worden, gegenüber 18 685 324 t im Vorjahre. Am lebhaftesten gestaltete sich der Verkehr, wie gewöhnlich, in der zweiten Hälfte des November und im December. Es wurden an Wagenladungen von je 10 t im Ruhrkohlenbecken täglich durchschnittlich gestellt: in der zweiten Hälfte November 8 066, in der ersten Hälfte December 8 105, in der zweiten Hälfte December 8 287, während die höchste Gestellung im Vorjahre sich durchschnittlich auf 7 916 Wagen täglich in der ersten Hälfte December belaufen hatte. Die Schifffahrt auf der Ruhr gestaltete sich 1882 kaum günstiger als in den letzten Vorjahren, weniger in Folge von Betriebsstörungen, wie aus Mangel an Verkehr überhaupt, da sich letzterer wegen der Unsicherheit der Ruhr-Schifffahrt nach und nach fast gänzlich den Eisenbahnen zugewendet hat. Auf dem Rhein kam durch die Hochfluthen im November und December 1882 die Schifffahrt mehrere Wochen hindurch zum völligen Erliegen und es hat in Folge dessen die Verschiffung von Ruhrkohlen, trotz günstiger Nachfrage, im Jahre 1882 die Höhe des Vorjahres nicht behaupten können. Die gesammte Kohlenabfuhr auf dem Rhein betrug 2 743 883 t und ist gegen das Vorjahr um 54 227 t zurückgeblieben, während dieselbe im Jahre 1881 gegenüber 1880 um 164 612 t zugenommen hatte.

Im Saargebiete betrug der Eisenbahnabsatz 1882/83 3 361 476 t (gegen 3 095 763 t im Jahre 1881/82), der Schiffsabsatz auf Saar und Saarcanal 534 432 t (gegen 526 761 t), der Landabsatz 420 025 t (gegen 407 442 t). Es hat also bei allen Transportarten eine Steigerung stattgefunden, jedoch hauptsächlich wiederum beim Eisenbahnabsatz. Von den verschifften Quantitäten gingen nur 17 555 t nach der unteren Saar und Mosel, der ganze Rest mit 516 877 t auf den Saarcanal, und zwar 1 863 t nach Stationen des letzteren selbst, 297 154 t nach westlichen und 63 003 t nach östlichen Stationen des Rhein-Marnecanals, 8 120 t nach dem Ostcanal, 9 740 t nach dem Maascanal, 5 911 t nach Hüningen (Schweiz) und 131 086 t nach Stationen des Rhein-Rhonecanals.

Bahnproject Bautzen-Elstra-Camenz-Königsbrück-Grossenhain.

Um dieses Project der Verwirklichung näher zu bringen, ist von den betreffenden Ortschaften eine Petition an den Sächsischen Landtag gerichtet worden, von der man, wie das „Leipz. Tgbl." bemerkt, erwartet, dass sie der Regierung nicht blos zur Kenntnissnahme, sondern zur Erwägung empfohlen werden wird. Die projectirte Bahn würde, so schreibt das genannte Blatt, sowohl als Vollbahn wie auch als Nebenbahn eine nicht zu unterschätzende Bedeutung für den nordwestlichen Theil der Bautzner und den nordöstlichen Theil der Dresdener Kreishauptmannschaft haben. Als Vollbahn würde die Linie Bautzen-Camenz-Grossenhain die Strecke Görlitz-Leipzig um 11 km abkürzen und möglicherweise

den Verkehr, den die Kohlfurt-Falkenberger an sich gezogen hat, wieder den Sächsischen Bahnen zuführen. Der Localverkehr würde sich auch in günstiger Weise entwickeln. Die Wochenmärkte in Bautzen, Camenz und Grossenhain vereinigen die ackerbautreibende Bevölkerung mit ihren Erzeugnissen aus meilenweitem Umkreise: an Körnerfrüchten allein werden durchschnittlich 60 000 Ctr. in Bautzen, 25 000 Ctr. in Camenz und 50 000 Ctr. in Grossenhain zu Markte gebracht. Die Braunkohlen in der Camenzer Gegend würden namentlich in der Richtung nach Grossenhain, wo man sich jetzt vielfach mit Senftenberger Braunkohle behilft, lebhaften Absatz finden und dadurch den Güterverkehr der neuen Linie beleben. In der Nähe von Camenz findet sich ein Thonlager von sehr unerschöpflicher Mächtigkeit, das für die zahlreichen Töpfereien und Thonwaarenfabriken in Camenz, Elstra, Königsbrück und Umgebung den erforderlichen Rohstoff liefert. Jetzt werden von diesem Thon täglich mindestens 1 000 Ctr. zu Wagen auf meilenweite Entfernungen verfrachtet. Ebenso ist auch den zahlreichen zwischen Camenz und Bautzen gelegenen Granitsteinlagern, in denen viele Hunderte von Arbeitern beschäftigt werden, Bedeutung beizulegen. Täglich werden jetzt in den Ortschaften der projectirten Bahn mehrere Tausend Centner behauener Steine, wie auch Mauer- und Pflastersteine per Achse den derzeitigen Bahnlinien zugeführt und dann weiter verfrachtet. So wurden im Jahre 1882 von Camenz nach Leipzig 3 341 000 kg Granitsteine, von Camenz über Leipzig 1 510 000 dergl., von Bischheim über Leipzig 457 000 kg bearbeitete Steine und von Bautzen nach Leipzig 1 492 000 kg desselben Materials befördert. Jedenfalls würde die Linie Bautzen-Camenz-Grossenhain mit der Zeit eine ganz angemessene Verzinsung des Baucapitals gewähren, auf alle Fälle aber so viel einbringen, dass der Betrieb der Bahn durch Einnahmen vollständig gedeckt würde.

December-Einnahmen.

Die im Reichseisenbahn-Amt aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat December v. J. ergiebt für die 52 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, nachstehende Daten: Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im December v. J.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: im Ganzen (mit 30 498,73 km Betriebslänge) bei 34 Bahnen mit zusammen 9 361,50 km höher und bei 18 Bahnen mit zusammen 21 137,23 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 33 Bahnen mit zusammen 8 066,05 km höher und bei 19 Bahnen mit zusammen 22 432,68 km (darunter 5 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: im Ganzen (mit 30 498.73 km Betriebslänge) bei 40 Bahnen mit zusammen 10 790,39 km höher und bei 12 Bahnen mit zusammen 19 708,34 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 38 Bahnen mit zusammen 8 652,46 km höher und bei 14 Bahnen mit zusammen 21 846,27 km (darunter 4 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Monate des Vorjahres.

Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war vom 1. Januar bis Ende December v. J.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: im Ganzen (mit 30 498,73 km Betriebslänge) bei 46 Bahnen mit zusammen 29 339,54 km höher und bei 6 Bahnen mit zusammen 1 159,19 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 41 Bahnen mit zusammen 27 454,37 km höher und bei 11 Bahnen mit zusammen 3 044,36 km (darunter 2 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: im Ganzen (mit 30 498,73 km Betriebslänge) bei 47 Bahnen mit zusammen 29 587,14 km höher und bei 5 Bahnen mit zusammen 911,59 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 44 Bahnen mit zusammen 29 353,39 km höher und bei 8 Bahnen mit zusammen 1 145,34 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende December v. J. das gesammte concessionirte Anlagecapital 545 535 600 *M.* (156 957 900 *M.* Stammactien, 44 595 000 *M.* Prioritäts-Stammactien und 343 982 700 *M.* Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Capital bestimmt ist, 2 560,22 km, so dass auf je 1 km 213 083 *M.* entfallen.

Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende December v. J. das gesammte concessionirte Anlagecapital 1 064 846 843 *M.* (421 869 850 *M.* Stammactien, 157 531 900 *M.* Prioritäts-Stammactien und 485 445 093 *M.* Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Capital bestimmt ist, 5 697,47 km, so dass auf je 1 km 186 898 *M.* entfallen.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neu eröffneter Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Von der geschäftsführenden Direction des Vereins ist auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereinsstatuts allen Verwaltungen mitgetheilt worden, dass die der Generaldirection der Rumänischen Staatseisenbahnen unterstellte 31,6 km lange und am 2. d. Mts. dem allgemeinen Verkehr übergebene Strecke Titu-Têrgovisti (mit den Stationen Nucetu, Vacaresci und Têrgovisti) als Vereinsbahnstrecke zu betrachten sei.

Russische Correspondenz.

Transkaspische Bahn.

Die „Minute" theilt aus sicherer Quelle mit, dass aus Vertretern der Ministerien des Krieges, der Communicationen, der Finanzen und der Reichscontrole eine Specialcommission organisirt ist, welche nach Transkaspien abgehen soll, um sich mit den Verkehrsbedingungen der Transkaspischen Eisenbahn genau bekannt zu machen und um Massregeln in Vorschlag zu bringen, die Bahn auf eine für die Regierung vortheilhaftere Weise, als bisher, zu verwalten.

Ministerialverordnung.

Angesichts der Klagen, welche in jüngster Zeit an das Communicationsministerium von Landschaften, Börsencomités, Handelsplätzen und einzelnen Industriellen gelangten, über die in der Praxis zu Recht bestehende Tarifpolitik unserer Eisenbahnen, hat der Minister der Communicationen, Generaladjutant Possiet, dem Reichsrath ein Exposé vorgelegt, in welchem er die Nothwendigkeit nachweist, die Tarife aller Eisenbahnen ohne Ausnahme der Regierungsaufsicht zu unterwerfen. Dabei schlägt der Minister Folgendes vor: alle Bahnen zu verpflichten, die Projecte ihres Wersttarifs der Güterclassification, der Güterempfangs-, Transport- und Ausgabebedingungen dem Ministerium zur Bestätigung vorzulegen, ferner aber auch Tarifveränderungen für den Passagierverkehr und die Einführung irgend welcher neuer Tarife ohne ministerielle Bestätigung strengstens zu verbieten.

Pinsk-Shabino.

Der „Russische Invalide" theilte neulich über die unter Leitung des Kriegsministeriums gebaute Pinsk-Shabinobahn folgende Daten mit: Der Bau begann am 5. Juni 1882 und die Vollendung der Bahn bis zur Möglichkeit der Betriebseröffnung erfolgte Mitte October 1882. Um die Militärs an einen Betrieb noch während des Baues mit entsprechender militärischer Organisation zu gewöhnen, wurde die Allerhöchste Genehmigung eingeholt, probeweise den provisorischen Betrieb der Bahn mit den Mannschaften aus dem dritten Eisenbahnbataillon zu leiten. Dieser provisorische Baubetrieb währte ungefähr 10 Monate, bis zum 1. September 1883, wo die Bahn nach Inspection durch eine Commission des Communicationsministeriums in die Hände des letzteren überging. Diese Commission bestätigte: dass alle Bahnbauten regelrecht ausgeführt waren aus guten, entsprechenden Materialien; dass die dem Project zu Grunde gelegten technischen Bedingungen nicht nur streng beobachtet waren, sondern dass sie sogar durch Verringerung der Steigungs- und Krümmungsverhältnisse verbessert waren und die Linie dabei doch um 2 Werst verkürzt wäre gegen die Voruntersuchungen, welche vom Communicationsministerium 1874 ausgeführt worden waren. Detaillirte Inspection der Arbeiten bestätigte auch ihre Sicherheit und dass sie den Kriegs- wie Commerzverhältnissen vollständig entsprächen. Die Kosten für den Bau der Pinsk-Shabinolinie betrugen 2 195 444,80 Rubel oder, bei einer Länge der Hauptbahn von 135½ Werst, 16 202,54 R. pro Werst. Rechnet man hierzu den Werth der Schienen und des Rollmaterials, welche aus den Regierungsreserven für eine Summe von 1 941 854,40 R. abgelassen waren, so berechnen sich die sämmtlichen Baukosten auf 4 137 299,20 R. Credit, was auf die Werst 30 533,47 R. ausmacht. Unvollendet sind noch Arbeiten auf gegen 35 000 R. und durch die anfänglichen Projecte und Pläne nicht bedingten Ergänzungsarbeiten auf 1 600 R. pro Werst. Uebrigens unterliegen die letzterwähnten Arbeiten, als nicht durchaus nothwendig, noch der Durchsicht der höheren Regierungsinstanzen.

Project einer Steuer von den Eisenbahngesellschaften.

Vor Jahr und Tag projectirte der Finanzminister, von den Eisenbahngesellschaften auch Handelsabgaben zu verlangen, d. h. Handelspatente, Gildensteuer von den Verwaltungen selbst und Commisteuerpatente von sämmtlichen Beamten, welche die Bahngesellschaft in irgend einer Weise vertreten, als Stationsvorstände und ihre Gehilfen, Magazinverwalter, Centralbureauarbeiter u. A. Dabei erklärte er, dass das Statut über Handels- und Gewerbepatente beim Aufzählen der verschiedenen Handelsbranchen nur deshalb die Eisenbahngesellschaften nicht erwähnt habe, weil bei Einführung desselben im Jahre 1863 in Russland überhaupt nur vier private Eisenbahngesellschaften bestanden. Jetzt aber, wo an die sechszig Eisenbahngesellschaften mit ca. 22 000

Werst im Reiche existiren, habe die Frage nach Meinung des Ministers eine enorme finanzielle Bedeutung. Der Reichscontroleur fand es nothwendig, die von dem Finanzminister angeregte Frage einer allseitigen Betrachtung zu unterziehen, um Specialvorschriften für das Erheben der Handelsabgaben von den Eisenbahngesellschaften auszuarbeiten, welche den Eigenthümlichkeiten der letzteren Rechnung trügen und darnach diese Vorschriften als Ergänzung des jetzt zu Recht bestehenden Statuts für Handels- und Gewerbepatente zur gesetzlichen Bestätigung einzubringen. Dieses Project soll nun von Beamten der Reichscontrole und des Finanzministeriums ausgearbeitet worden sein und man hofft, in diesem Jahre es in den Reichsrath zur Bestätigung gebracht zu sehen.

Der nominelle Werth der Russischen Eisenbahnen.

Der Broschüre des Herrn Ilimow über die Pensa-Losowaja Bahn entnehmen wir folgende interessante Daten über die für die Russischen Bahnen gemachten Ausgaben.

Wir haben dem Auslande für Realisation der nothwendigen Capitalien gezahlt ca.	320 000 000 R.
Für uns gelieferte Schienen, Rollmaterial und dergleichen ca.	780 000 000 „
Für nutzlose oder gar nicht ausgeführte Arbeiten sind ausgegeben ca.	685 000 000 „
In Russland selbst für gelieferte Gegenstände und für verschiedene Bauarbeiten ist gezahlt ca.	615 000 000 „

Das in dieser Weise ausgegebene Capital bringt eine Bruttoeinnahme (Maximum) bis 210 000 000 R.; um aber diese Summe zu erhalten, muss man auf Exploitationsunkosten 140 000 000 R. abrechnen und darnach bleibt nur ein Reingewinn von 70 000 000 R., durch welche der Normalprocentsatz auf das Nominalcapital und der zur Amortisation bestimmte Theil des Capitals gedeckt werden muss. Nehmen wir diese Verpflichtungen gleich 5,1 pCt. des Grundcapitals an oder 125 000 000 R., so erhalten wir als Resultat der Eisenbahnarbeiten in einem Jahre 55 000 000 R. Deficit.

Alle diese Daten führen unwillkürlich zum Schluss, dass das alte System des Baues und der Exploitation der Russischen Eisenbahnen durch sich selbst zum Untergang verurtheilt ist und in der That ist es der Regierung wie dem grossen Publikum widerwärtig geworden. Die Erstere strebt aus demselben heraus vermittelst activer Theilnahme an Bau und Betrieb der Bahnen, das grosse Publikum aber hat sich ganz von allen Eisenbahnaffairen abgekehrt, es fürchtet sie, aber zugleich die Nothwendigkeit einer möglichst schnellen weiteren Entwickelung unseres Netzes wohl begreifend, überschüttet es die Regierung mit Eingaben um den Bau neuer Bahnen. (Schluss folgt.)

Schweizer Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften.

Vom 21. December 1883.
Datum der Publikation: 29. December 1883.
Ablauf der Einspruchsfrist: 28. März 1884.

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft, nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrathes vom 6. März 1883, beschliesst:

Art. 1. Die Rechnungen und Bilanzen sämmtlicher Eisenbahngesellschaften, welche ihren Gesellschaftssitz in der Schweiz haben, sind nach den Vorschriften des Obligationenrechtes aufzustellen, soweit das vorliegende Gesetz nicht besondere, davon abweichende Bestimmungen enthält.

Art. 2. Unter den Activen der Bilanz einer Eisenbahngesellschaft dürfen alle Kosten verrechnet werden, welche für den Bau oder den Erwerb der Bahn und die Beschaffung des Betriebsmateriales verwendet worden sind.

Wird eine Bahn durch Vertrag von einer andern Gesellschaft um einen Preis erworben, welcher geringer ist, als der bisherige Bilanzwerth, so darf der neue Bilanzwerth nicht mehr als den Kaufpreis betragen; ist hingegen der Kaufpreis höher, so darf der Ansatz der alten Bilanz nicht überschritten werden.

Organisations-, Verwaltungskosten und Zinse, welche während des Baues einer Bahn im Interesse der Erstellung und der Einrichtung derselben erlaufen sind, werden den Anlagekosten gleichgehalten. Unter jene dürfen aber Geldbeschaffungskosten nicht gerechnet werden.

Art. 3. Nach Eröffnung des Betriebes dürfen die Kosten für Ergänzungs- und Neuanlagen oder für Anschaffung von Betriebsmaterial den Activen der Bilanz nur beigefügt werden, wenn dadurch eine Vermehrung oder wesentliche Verbesserung der bestehenden Anlagen im Interesse des Betriebes erzielt wird.

Die Unterhaltung der bestehenden und der Ersatz abgegangener Anlagen und Einrichtungen sind aus den jährlichen Einnahmen oder allfällig für diese Zwecke bestehenden besondern Fonds zu bestreiten. Immerhin können die Gesellschaften mit Bewilligung des Bundesrathes Kosten, welche einen ausnahmsweisen Charakter haben, auf mehrere Jahre vertheilen.

Die Einlagen in die Reserve- und Erneuerungsfonds sind aus den Einnahmeüberschüssen zu bestreiten, und es ist deren Betrag in den Statuten festzusetzen.

Art. 4. Die Posten, welche nach Vorschrift von Art. 2 aus der Bilanz entfernt werden müssen, sind aus den jährlichen Einnahmeüberschüssen zu ersetzen.

Der Bundesrath wird nach Einholung eines Amortisationsplanes der Gesellschaft die zu ersetzende Gesammtsumme festsetzen und bestimmen, in welcher Frist und in welchen Beträgen der Ersatz zu geschehen hat.

Die Coursverluste auf noch nicht zurückbezahlte Anleihen sind während der Anleihensdauer zu ersetzen, wobei auf die bereits abgelaufene Zeit Rücksicht zu nehmen ist. Für die übrigen Posten werden die Fristen durch den Bundesrath festgesetzt.

Die Amortisation der bisherigen Emissionsverluste auf Actien wird nicht vorgeschrieben.

Art. 5. Die jährlichen Rechnungen und Bilanzen sind vor der Generalversammlung der Actionäre dem Bundesrathe vorzulegen, welcher zu prüfen hat, ob sie mit den Bestimmungen des gegenwärtigen Gesetzes und den Statuten der Gesellschaft in Uebereinstimmung stehen. Zu diesem Zwecke kann der Bundesrath von der gesammten Geschäftsführung der Gesellschaften Einsicht nehmen und alle sonst nöthigen Erhebungen machen.

Wenn der Bundesrath findet, dass eine Bilanz mit den Bestimmungen des Gesetzes nicht in Uebereinstimmung steht, und wenn die Gesellschaft die von ihm verlangten Abänderungen oder die von demselben auf Grund des Art. 4 getroffenen Anordnungen nicht anerkennt, so kann der Bundesrath binnen dreissig Tagen nach der Mittheilung der Schlussnahme der Generalversammlung die Streitfrage an das Bundesgericht bringen, welches endgültig entscheiden wird.

Die erhobenen Einsprachen sind nach dem für die staatsrechtlichen Streitigkeiten vorgeschriebenen Verfahren zu behandeln.

Jede Dividendenzahlung unterbleibt bis nach Ablauf der oben angesetzten Frist von dreissig Tagen und, falls Beschwerde eingelegt würde, bis zum Entscheide des Bundesgerichtes.

Art. 6. In Abweichung von den Vorschriften des Obligationenrechtes bleiben die Rechte, welche dem Bunde und den Cantonen in Betreff der Stimmberechtigung und der Verwaltung gegenüber einzelnen Eisenbahngesellschaften zur Zeit zustehen, gewahrt, und es haben auch in Zukunft die Bundesbehörden die Befugniss, derartige Verhältnisse durch die Concessionen oder bei der Prüfung der Statuten oder der Verträge zu ordnen oder zu genehmigen.

Uebergangsbestimmungen.

1. Der Bundesrath wird unmittelbar nach Inkrafttreten dieses Gesetzes mit den Verwaltungen der Bahngesellschaften in Unterhandlung treten, um auf dem Wege gütlicher Verständigung den Gesammtbetrag der Kosten zu ermitteln, welche nach Art. 2 unter den Activen der Bilanz verrechnet werden dürfen.

2. Kann die im vorhergehenden Artikel vorgesehene Verständigung nicht erzielt werden, so trifft das Bundesgericht gemäss den Vorschriften des Obligationenrechtes und des vorliegenden Gesetzes die Entscheidung.

3. Die Bestimmungen der Concessionen über die schiedsgerichtliche Feststellung der Anlagekosten im Falle des Rückkaufes bleiben gewahrt.

4. Die Statuten der Bahngesellschaften sind bis 1. Januar 1885 mit den Vorschriften dieses Gesetzes in Uebereinstimmung zu bringen. Auf diesen Zeitpunkt werden auch die Bestimmungen des Obligationenrechtes, betreffend die Verantwortlichkeit (Art. 671—675), für die Eisenbahngesellschaften anwendbar.

5. Der Bundesrath ist beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874, betreffend die Volksabstimmung über Bundesgesetze, die Bekanntmachung dieses Gesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen.

Die Eisenbahnen Grossbritanniens.

Aus dem Jahresbericht des „Board of Trade" pro 1882.

Im Anschluss an den in diesem Blatte*) früher mitgetheilten kurzen Auszug der Betriebsresultate auf den sämmtlichen Bahnen des Vereinigten Königreiches pro 1882 bringen wir nachfolgend noch einige Detailangaben an der Hand der im Bericht des „Board of Trade" veröffentlichten Tabellen.

I. Die gesammte Betriebslänge ad 29 698 km setzt sich wie folgt zusammen, wobei die von der betreffenden Firma mitbetriebenen Linien summarisch aufgeführt werden:

A. England mit Wales: Cheshire-Linien 191 km; Great Eastern (14 Gesellschaften) 1 633 km; Great Northern (13 Ges.) 1 242 km; Great Western (43 Ges.) 3 603 km; London and North Western (6 Ges.) 2 856 km; London and South Western (6 Ges.) 1 160 km; London, Brighton and South Coast (2 Ges.) 642 km; London, Chatham and Dover (1 Ges.) 256 km; Manchester, Sheffield and Lincolnshire (2 Ges.) 471 km; Midland (11 Ges.) 2 224 km; North London 19 km; South Eastern (2 Ges.) 552 km; Taff Vale (7 Ges.) 138 km; Lancashire and Yorkshire

*) No. 71 S. 943 Jahrgang 1883. Die Red.

nebst gemeinsamen Strecken 790 km; Metropolitan (1 Ges.) 35 km; Metropolitan District 21 km; North Eastern (1 Ges.) 2 394 km und 72 Gesellschaften, welche ihre Linien selber betreiben, 2 638 km.

In Summa England mit Wales 211 Gesellschaften (davon 89 betriebführende) mit **21 001 km**, davon 13 408 zwei- und mehrgeleisig; Zuwachs seit ultimo 1881 395 km.

B. Schottland: Caledonian (7 Ges.) 1 395 km; Glasgow and South Western (2 Ges.) 531 km; Great Northern of Scotland 460 km; Highland (3 Ges.) 647 km; North British (10 Ges.) 1 604 km und 3 selbstständige Gesellschaften mit 94 km.

In Summa Schottland mit 30 Gesellschaften (davon 8 betriebführende) mit **4 731 km**, davon 1 825 zwei- und mehrgeleisig; Zuwachs seit ultimo 1881 21 km.

C. Irland: Dublin, Wicklow and Wexford (1 Ges.) 217 km; Great Northern of Ireland (2 Ges.) 809 km; Great Southern and Western of Ireland (1 Ges.) 769 km; Midland Great Western of Ireland (3 Ges.) 684 km; Waterford and Limerick (5 Ges.) 433 km und 19 selbstständige Gesellschaften mit 1 054 km.

In Summa Irland mit 41 Gesellschaften (davon 24 betriebführende) mit **3 966 km**, davon 914 km zwei- und mehrgeleisig; Zuwachs seit ultimo 1881 38 km.

Auf den gesammten Zuwachs im Königreich entfallen 275 km doppel- und mehrgeleisig.

II. Das genehmigte Anlagecapital beträgt für England 727 550 527 ℒ, für Schottland 110 624 811 ℒ, für Irland 39 553 267 ℒ, im Ganzen 877 728 605 ℒ, gegen 1881 mehr 46 583 693 ℒ.

Davon sind nur realisirt: für England 476 032 399 ℒ Actien und 159 154 394 ℒ Obligationen, zusammen 635 186 793 ℒ; für Schottland 77 096 456 ℒ Actien und 20 653 656 ℒ Obligationen, zusammen 97 750 112 ℒ; für Irland 25 495 143 ℒ Actien und 9 467 522 ℒ Obligationen, zusammen 34 962 665 ℒ; im Ganzen realisirtes Anlagecapital 767 899 570 ℒ oder 22 371 408 ℒ mehr als 1881. Dies ergiebt pro Kilometer 25 857 ℒ realisirtes Capital. Der Zuwachs an realisirtem Capital betrug durchschnittlich pro 1882 3 pCt. der Gesammtsumme, der Zuwachs an Strecken nur 1,55 pCt. der Gesammtsumme von Ende 1881 für das ganze Königreich.

Von dem gesammten flüssig gemachten Anlagecapital entfielen 37 pCt. auf gewöhnliche, 38 pCt. auf garantirte oder privilegirte Actien und 25 pCt. auf einfache oder consolidirte Obligationen.

III. Der Bestand an Fahrzeugen belief sich ult. 1882 auf: England 11 847 Locomotiven, 36 014 Wagen für Personenzüge, 304 656 Güter-, 10 773 andere Fahrzeuge, total 351 443 Wagen; Schottland 1 662 Locomotiven, 4 852 Personenzug-, 89 362 Güter-, 1 166 diverse, total 95 380 Wagen; Irland 619 Locomotiven, 2 144 Personenzug-, 12 777 Güter- und 317 diverse Fahrzeuge, total 15 238 Wagen. Das Vereinigte Königreich zählte somit 14 128 Locomotiven, 31 250 Personen-, 11 760 andere Wagen für Personenzüge, 406 795 Güterwagen, 12 256 andere Fahrzeuge, in Summa 462 061 Wagen. Es kamen somit auf jedes Kilometer Betriebslänge an Locomotiven resp. gesammten Wagen in England 0,56 resp. 16,73; in Schottland 0,35 resp. 20,17 und in Irland 0,18 resp. 4,40. Der Durchschnitt für das vereinigte Königreich war 0,48 Locomotiven und 15,56 Wagen. Eine wesentliche Vermehrung im Wagenbestande gegen das Vorjahr fand nur bei den Güterwagen statt.

IV. Verkehr. Befördert wurden: in England 586 689 830 Reisende (excl. 540 811 Abonnenten etc.), in Schottland 49 424 477 Personen (excl. 35 468 Abonnenten), in Irland 18 723 988 Personen (excl. 23 289 Abonnenten), zusammen 654 838 295 Personen ausser 599 568 Abonnenten und Inhaber periodischer Billets, gegen 1881 31 790 508 resp. 61 116 mehr; ferner wurden in England 156 309 613 t Gut in der Classe der Mineralien und 64 665 320 t anderes Gut, in Schottland resp. 26 837 083 t und 8 604 000 t, in Irland resp. 1 166 383 t und 2 732 878 t, im Vereinigten Königreich 184 313 079 t Mineralien und 76 002 207 t anderes Gut transportirt, d. i. gegen das Jahr 1881 eine Zunahme um resp. 7 141 914 und 4 263 739 t. Die Personenzüge fuhren dabei: in England 180 585 895 km, in Schottland 20 185 486 km, in Irland 11 912 511 km, im Ganzen 212 683 892 oder gegen 1881 9 237 132 km mehr, die Güterzüge legten in England 168 282 988 km, in Schottland 24 111 657 km und in Irland 5 671 009 km, zusammen 198 065 654 oder 5 856 215 Kilometer gegen 1881 mehr zurück.

V. Finanzielle Resultate. Die Einnahmen betrugen: aus dem Personenverkehr incl. Gepäck, Hunde etc. und den Postgefällen für England 24 527 792 ℒ, für Schottland 2 781 453 ℒ und für Irland 1 487 568 ℒ, zusammen 28 796 813 ℒ; diese setzen sich zusammen aus 25 160 536 ℒ für Personen, 2 908 738 ℒ für Gepäck, Hunde, Equipagen, Pferde etc. und 727 539 ℒ an Postgefällen. Aus dem Güterverkehr kamen ein: für England 32 068 425 ℒ, für Schottland 4 386 873 ℒ, für Irland 1 285 017 ℒ, im Ganzen 37 726 071 Pfund Sterling, und zwar für Vieh 1 282 907 ℒ, für Gut der Mineralienclasse 15 606 425 ℒ, für anderes Gut 20 836 739 ℒ. Gegen 1881 brachte der Personenverkehr etc. 1 335 168 ℒ und der Güterverkehr 1 293 723 ℒ mehr ein. Die Gesammteinnahme betrug: England 59 092 802 ℒ, Schottland 7 473 446 ℒ und Irland 2 810 876 Pfund Sterling, das Königreich insgesammt 69 377 124 ℒ oder gegen 1881 2 222 124 ℒ mehr.

Die Ausgaben (für den Betrieb und Zubehör incl. diverser Ausgaben) stellten sich auf: für England 30 927 457 ℒ, für Schottland 3 700 228 ℒ, für Irland 1 542 751 ℒ, zusammen 36 170 436 ℒ oder gegen das Vorjahr 1 270 436 ℒ mehr, im Verhältniss zur Einnahme sind es für England 50 pCt., für Schottland 50 pCt., für Irland 55 pCt., im Durchschnitt 52 pCt.

Der Betriebsüberschuss beziffert sich demnach auf: England 28 165 345 ℒ, Schottland 3 773 218 ℒ, Irland 1 268 125 ℒ, zusammen 33 206 688 ℒ und gegen 1881 951 688 ℒ mehr.

Die nachfolgenden Durchschnitts-Geldbeträge haben wir behufs besserer Vergleichung mit anderweitigen Verhältnissen in Reichswährung reproducirt.

Von Personen benutzten 5,68 pCt. I., 10,03 pCt. II. und 84,29 pCt. die III. Wagenclasse, wobei einkam von der einzelnen Person: I. Classe 2,01 ℳ, II. Classe 1,04 ℳ, III. Classe 0,59 ℳ, im Durchschnitt pro Person 0,72 ℳ.

Bei den Gütern war die Durchschnittseinnahme pro transportirte Tonne 2,80 ℳ (wobei die Güterzüge incl. der gemischten Züge 200 222 500 km durchlaufen haben); dabei entfielen auf das Zugkilometer für Vieh 0,13 ℳ, für Gut der Mineralienclasse 1,5 ℳ und für anderweitiges Gut 2,08 ℳ, zusammen pro Güterzugkilometer 3,77 ℳ.

Auf das Kilometer Betriebslänge reducirt ergeben sich:

Für Personen in England 20 544 ℳ, in Schottland 9 868 ℳ, in Irland 6 320 ℳ, im Königreich durchschnittlich 16 944 ℳ; zu letzterem Betrage die Gepäck- etc. Gebühren mit 1 959 und die Postgefälle mit 490 ℳ addirt, stellt sich der kilometrische Ertrag für Eilzüge auf den Durchschnitt von 19 373 ℳ;

für Güter in England 30 540 ℳ, in Schottland 18 545 ℳ, in Irland 6 480 ℳ, im Ganzen 25 416 ℳ.

Die Totaleinnahme war: in England 53 898 ℳ, in Schottland 30 304 ℳ, in Irland 13 982 ℳ, im Durchschnitt 44 810 ℳ pro Kilometer Betriebslänge.

Die Ausgabe erforderte in England 27 330 ℳ, in Schottland 15 304 ℳ, in Irland 7 726 ℳ, im Durchschnitt 23 503 ℳ pro Betriebskilometer.

Betriebsüberschuss war in England 25 569 ℳ, in Schottland 15 000 ℳ, in Irland 6 255 ℳ, im Durchschnitt 21 306 ℳ pro Kilometer Betriebslänge.

Die Ausgabe insgesammt hatte (genauer ausgedrückt) 52,4 Procent und der Betriebsüberschuss 47,6 pCt. der Einnahme betragen. St.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

Sitzung am 8. Januar 1884.

Vorsitzender: Herr Geh. Ober-Regierungsrath Streckert.
Schriftführer: Herr Regierungs- und Baurath Jungnickel.

Herr Geheimer Baurath Stambke referirt im Namen der für die Aufstellung einer Preisaufgabe eingesetzten Commission. Die in dem vergangenen Jahre eingetretene günstigere Vermögenslage des Vereins ermöglicht demselben die endliche Erfüllung des lange gehegten Wunsches, durch Stellung von Preisaufgaben fördernd auf die Entwickelung des Eisenbahnwesens einzuwirken; der Verein glaubt in dieser Hinsicht nunmehr vorgehen zu dürfen, wenn auch der auszusetzende Preis diesmal nur erst ein mässiger sein kann. Das von der Commission für die diesjährige Preisaufgabe vorgeschlagene Thema lautet: „Abhandlung über die Construction und das Verhalten der Eisenbahn-Fahrzeuge mit festen Achsen im Vergleich zu denjenigen mit verstellbaren Lenkachsen und Drehgestellen", und die daran geknüpften Erläuterungen und Bedingungen sind nachstehende: Die Abhandlung soll die historische Entwickelung der Construction der Eisenbahn-Fahrzeuge mit festen Achsen, derjenigen mit verstellbaren Lenkachsen und derjenigen mit Drehgestellen, vornehmlich in Deutschland, erkennen lassen, dabei aber auch die in anderen Ländern üblichen Constructionen gebührend berücksichtigen. Es ist dabei kritisch zu erörtern, welche Vortheile und Nachtheile jedes der drei genannten Systeme besitzt, und wiefern die eine oder die andere Construction die vortheilhaftere ist. Es ist das Verhalten jedes der drei Systeme zu prüfen: in Bezug auf die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes bei verschiedenen Geschwindigkeiten in Curven und in den geradlinigen Strecken, sowie in Bezug auf ihre Verwendbarkeit im Personen- und Güterverkehr. Es sind ferner die Eigengewichte, die Anschaffungs- und Unterhaltungskosten, sowie die Beziehung jeder der drei Constructionen zu der Tracirung, dem Bau und der Unterhaltung der Bahn anzugeben. Zur Erläuterung der entwickelten Ansichten sind Zeichnungen oder Skizzen beizufügen. — Die einzureichenden Arbeiten dürfen noch nicht veröffentlicht sein, müssen in Deutscher Sprache abgefasst und bis zum 31. December 1884 an den Vorstand des Vereins (Berlin W, Wilhelmstr. 92/93) gelangt sein; bei der Einsendung ist ein versiegeltes Couvert beizufügen, welches aussen mit einem Motto versehen ist, innen aber den Namen und Wohnort

des Verfassers enthält. — Eine demnächst besonders zu wählende Commission des Vereins wird in der Vereinssitzung im März 1885 über die eingegangenen Arbeiten referiren und sich gleichzeitig darüber äussern, welcher der Arbeiten der ausgesetzte Preis von 300 *M.* zuzuerkennen sein möchte. Die mit dem Preise gekrönte Arbeit bleibt Eigenthum des Verfassers.

Die Versammlung genehmigt ohne Einwendungen die gewählte Aufgabe und die daran geknüpften Bedingungen.

Der als Gast anwesende Herr Regierungs-Maschinen-Bauführer Hartmann spricht über das Constructionsprincip der Locomotiv-Tender-Kuppelungen. Unter den Vorrichtungen, welche zur Verbindung der Eisenbahn-Fahrzeuge dienen, nehmen die Kuppelungen zwischen Locomotive und Tender insofern eine Ausnahmestellung ein, als dieselben ausser der Zugkraft auch noch die Schlingerbewegung der Locomotive auf den Tender übertragen sollen. Die beiden angedeuteten Zwecke sind erfüllt, wenn durch die Kuppelung zwischen den beiden Fahrzeugen eine ganz bestimmte Bewegung, welche jede andere, nicht gewünschte, ausschliesst, hervorgebracht wird. Die Bewegung, welche zwei Eisenbahn-Fahrzeuge gegen einander vollführen, ist aber schon durch die Führung der Fahrzeuge im Schienengeleise bestimmt. Die Schwierigkeit, welche bei der Hervorbringung einer Locomotiv-Tender-Kuppelung zu überwinden ist, besteht demnach darin, dass die Relativ-Bewegung, welche durch die Kuppelung bedingt wird, sich mit derjenigen decken muss, welche sich aus der Führung der Fahrzeuge im Geleise ergiebt. Verstösst eine Kuppelung gegen diese Forderung, so nehmen die beiden Fahrzeuge eine unrichtige Stellung im Geleise ein, welche unter ungünstigen Verhältnissen die Veranlassung zu einer Entgleisung werden kann.

Der Vortragende wies nach, dass verschiedene in Benutzung befindliche Locomotiv-Tender-Kuppelungen gegen das aufgestellte Princip verstossen und je nach ihrer Anwendung auf die verschiedenen Locomotiv-Gattungen einen mehr oder weniger gefahrdrohenden Zustand für die Bewegung der genannten beiden Fahrzeuge in Curven herbeiführen können. Dabei ergab sich die bemerkenswerthe Thatsache, dass sämmtliche vorhandenen Locomotiv-Tender-Kuppelungen entweder nur verschiedene Formen ein und desselben Mechanismus, nämlich des bekannten, bei Dampfmaschinen in ausgedehntester Verwendung befindlichen Kurbelgetriebes sind, oder dass dieselben mit diesen Getrieben anderweitige Aehnlichkeiten aufweisen.

Es lässt sich nun theoretisch nachweisen, dass die Kurbelgetriebe, in ganz bestimmter Weise zwischen Locomotive und Tender angeordnet, eine allgemeine Lösung des Kuppelungs-Problems abzugeben vermögen. Allein in Wirklichkeit kann diese Anordnung nur selten erreicht werden, und es liegt hierin der Grund für die Mängel verschiedener Kuppelungen.

Um nun auch für die Fälle, wo die richtige Anordnung der Kurbelgetriebe durch andere Verhältnisse behindert wird, Kuppelungen zu construiren, welche allen Anforderungen gerecht werden, kommt es darauf an, Mechanismen zu bilden, welche annähernd dieselbe Bewegung hervorbringen, wie das Kurbelgetriebe, aber dabei in Bezug auf die Anordnung eine grössere Variationsfähigkeit besitzen.

Diese Aufgabe ist vom Vortragenden auf folgende Weise gelöst. Das Bewegungsgesetz eines jeden Mechanismus lässt sich geometrisch durch zwei bei der Bewegung auf einander abrollende Curven, Polbahnen genannt, ausdrücken. Nachdem diese Curven für das Kurbelgetriebe ermittelt sind, besteht die Aufgabe darin, Mechanismen anzugeben, deren Polbahnen mit den vorigen innerhalb der Bewegungsgrenzen zusammenfallen. Unter Benutzung von Zeichnungen und Modellen zeigte der Vortragende, dass die Kuppelungsaufgabe auf diesem Wege der verschiedensten Lösungen fähig ist. Mehrere sogenannte Schlinger-Diagramme, welche nach Schluss des Vortrags vorgezeigt wurden, liessen erkennen, dass es möglich ist, die Schlingerbewegung zwischen Locomotive und Tender vollständig zu vernichten, ohne gegen die Eingangs angegebene Forderung zu verstossen.

Die Stenographie im Dienste der Eisenbahn.

Auf den in No. 2 dieser Zeitung unter vorstehendem Titel abgedruckten Aufsatz haben wir in No. 6 eine Erwiderung zugelassen, welche im Gegensatz zu jenem ersten Aufsatz die Behauptung aufstellt, dass das Stolze'sche Stenographiesystem seiner grösseren Einfachheit wegen sich besser zu einer allgemeinen Verwendung im Eisenbahndienst eigne, als das Gabelsberger'sche. Es war uns bei der Aufnahme der beiden Aufsätze wie in einem früheren Falle (No. 65 1880) lediglich darum zu thun, im Allgemeinen auf den grossen Nutzen einer ergiebigeren Verwendung der Stenographie bei der Verwaltung der Eisenbahnen hinzuweisen, dagegen müssen wir es ablehnen, in den theoretischen Streit darüber, welches Stenographiesystem das bessere sei, einzutreten, zumal wir auf das bei Erörterung dieser Frage in der stenographischen Fachpresse überreich zu Tage geförderte Material verweisen können.

Wir müssen es daher ablehnen, in unserer Zeitung die verschiedenen Zuschriften mitzutheilen, welche uns in Veranlassung jener Veröffentlichung aus den Reihen der sich gegenüberstehenden stenographischen Systeme weiter zugegangen sind. Nur das sei bemerkt, dass die Zuschriften aus den Reihen der Gabelsberger'schen Schule übereinstimmend gegenüber der Auslassung des Herrn Bäckler in No. 6 S. 80 geltend machen, es sei im Königreich Sachsen, woselbst bis jetzt die einzige stenographische Staatsanstalt (das stenographische Institut in Dresden) besteht, eine gründliche Prüfung der verschiedenen stenographischen Systeme seitens der Regierung durch von derselben beauftragte Personen veranlasst und sei auf Grund dieser Prüfung die Einführung der Gabelsberger'schen Stenographie in den höheren Schulen etc. angeordnet worden.

Im Uebrigen müssen wir die Acten in der vorliegenden Sache für uns als vorläufig geschlossen erklären. Die Red.

Haftpflicht.

v. O. **Haftpflicht der Bahnverwaltung bei Duldung bahnpolizeilicher Ueberschreitungen.** Aus den Entscheidungsgründen: „Die blosse Thatsache, dass ein gewisses bahnpolizeiliches Verbot häufig überschritten wird, kann denjenigen, welcher bei dessen Ueberschreitung verunglückt, nicht ohne Weiteres und ganz von selber ausser Schuld setzen. Dazu gehören Umstände, welche auf ein concurrirendes Verschulden der Bahnverwaltung hinweisen, d. h. darthun, dass letztere durch Mangel an Aufsicht oder sonst wie die Verantwortung trägt, dass die Nichtbeachtung des betreffenden Verbots thatsächlich eingerissen ist. An der Feststellung solcher Umstände fehlt es im gegebenen Falle, indem der Berufungsrichter vielmehr davon ausgeht, dass das verbotswidrige Ueberschreiten des Geleises habe unbemerkt bleiben können, weil gewöhnlich an der fraglichen Stelle Bahnbeamte nicht stationirt gewesen seien, so dass es nur in vereinzelten Fällen unter den Augen der Letzteren habe geschehen können. Eine Verschuldung auf beklagter Seite könnte also höchstens darin gefunden werden, dass an der betreffenden Stelle keine Bahnbeamte, oder vielmehr, dass nicht immer, bezw. nicht regelmässig solche Beamte dort stationirt waren. Allein dasjenige thatsächliche Material, welches zur Zeit dem Revisionsrichter vorliegt, ist zu ungenügend, um daraus die Folgerung ableiten zu können, dass die beklagte Verwaltung in der Art und Weise der Stationirung ihrer Beamten irgend welche Versäumniss sich habe zu Schulden kommen lassen, welche das unvorsichtige und verbotswidrige Verhalten des Getödteten als entschuldigt erscheinen lassen könnte." (Erk. des III. Sen. Reichsgerichts vom 30. Januar 1883 in S. Röder w. Main-Weser-Bahn; Seuffert, Archiv. N. F. Bd. IX. S. 32 flg.)

Literatur.

Ergänzungsblätter zu Dr. Koch's Stations-Verzeichniss (Handbuch für den Eisenbahn-Güterverkehr I.). Januar 1884. Die Erfahrung der letzten Jahre hat gezeigt, dass mit der noch nicht zum Abschluss gediehenen Verstaatlichung der Preussischen Privatbahnen Aenderungen in der Organisation der Preussischen Staatsbahnen verbunden sind, welche zu Beginn des Jahres noch nicht zur Kenntniss kommen. Andererseits sind für die nächsten Monate durch die bevorstehende Verstaatlichung Oesterreichischer und Ungarischer Privatbahnen erhebliche Aenderungen auch in der Organisation dieser Bahngebiete zu erwarten.

Unter diesen Umständen ist eine frühzeitige Herausgabe des Koch-schen Handbuchs für das Jahr 1884 unmöglich, während andererseits der Güterdienst möglichstes Currenthalten des Werks (dessen letzte Auflage im Juli 1883 erschienen ist) verlangt. Der Herausgeber hat sich deshalb entschlossen, in der Form der Nachträge früherer Jahrgänge für das laufende Jahr „Ergänzungsblätter" zu dem Stationsverzeichniss (im Januar, März, April und wenn das neue Stationsverzeichniss wie im vorigen Jahre erst Anfangs Juli erscheinen kann auch im Mai oder Juni) erscheinen zu lassen, welche als Vorläufer resp. als Annex zu dem Stationsverzeichniss von 1884 an die Subscribenten desselben auf Verlangen geliefert werden. Jeder Nachtrag ist zum Preis von je 20 ₰ franco von der Verlagshandlung oder von dem Herausgeber franco zu beziehen. — Das Ergänzungsblatt von Januar, welches namentlich die Neuorganisation der Badischen Eisenbahnen vom 1. Januar d. J. sowie in dem alphabetischen Stationsverzeichniss eine möglichst vollständige Uebersicht der seit Juli v. J. eingetretenen Aenderungen, betreffend den Güter- und Personenverkehr der Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen, enthält, ist soeben erschienen.

Berichtigung.

Herr Verkehrs-Inspector Trommer ersucht uns in seinem in No. 7 (Beilage) abgedruckten Aufsatze Folgendes zu berichtigen:

1. Seite 94. B. Schema, 5. Zeile von oben:
   statt „nur Pfennige" soll es heissen „in Pfennigen."
2. Seite 95. IV, Zeile 2:
   statt „hundert" soll es heissen „zweihundert."
3. Seite 98. Spalte links Zeile 5 von oben zu streichen nach „Bekanntmachung" die Worte „der No. 2."

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Die zum diesseitigen Directionsbezirk gehörende neue Bahnstrecke von **Epterode bis Grossalmerode** (Theilstrecke der Zweigbahn Walburg-Grossalmerode), welche hinsichtlich der speciellen Betriebsleitung dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte Cassel (Main-Weser-Bahn) unterstellt ist und auf welche die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 Anwendung findet, wird **am 1. Februar 1884 für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Vieh- etc. Verkehr dem Betriebe übergeben.** Gleichzeitig wird die Theilstrecke von Walburg bis Epterode, welche für den Güterverkehr bereits im Betriebe sich befindet, auch für den Personen-, Gepäck- und Vieh- etc. Verkehr eröffnet.

Die bezüglichen Tarifsätze sind in dem besonders herausgegebenen Personen- und Gepäck- resp. Vieh- etc. Tarife für den Localverkehr, in dem Nachtrage 12 zum Local-Gütertarif, sowie in den Tarifen bezw. Nachträgen für die betreffenden Verbandsverkehre bereits mitenthalten. Diese Tarife bezw. Nachträge können in den betreffenden Expeditionen eingesehen, auch daselbst käuflich bezogen werden.

Hannover, den 20. Januar 1884.

Königl. Eisenbahn-Direction. (250)

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Nach einer Mittheilung der K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien ist die an der Linie Penzing-Rangirbahnhof-Nussdorf gelegene Station Ober-Laa für den Eilgut- und Frachtenverkehr eröffnet worden.

Berlin, den 28. Januar 1884.

Die geschäftsführende Direction.
Simon. (251)

II. Güterverkehr.

Am 15. Februar d. Js. kommt zu dem Ausnahme-Tarif für die Beförderung von **Holz im Hannover-Magdeburg-Oesterreichischen Verbande** der Nachtrag II zur Ausgabe, durch welchen die bereits in der Bekanntmachung vom 2. d. M. angekündigte Aufhebung der Frachtsätze für Stationen der Rakonitz-Protiviner Staatseisenbahn erfolgt. Derselbe ist bei den Verbandsstationen zu erhalten.

Dresden, am 26. Januar 1884.

Königl. Generaldirection der sächsischen Staatseisenbahnen, (252)
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 15. Februar d. Js. tritt zu Theil II. des **Sächsisch-Oesterreichischen Verbands-Güter-Tarifs** ein Nachtrag VII und zu Theil III ein Nachtrag V in Kraft. Dieselben enthalten abgeänderte Frachtsätze für Holz, neue Frachtsätze für landwirthschaftliche Maschinen und Geräthe, welche ganz oder überwiegend aus Metall bestehen, und für Kleesamen, endlich die Aufhebung der Frachtsätze für Stationen der Rakonitz-Protiviner Staatsbahn. Die Nachträge sind bei den Verbandsstationen zu erhalten.

Dresden, den 23. Januar 1884.

Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, (253)
als geschäftsführende Verwaltung.

Nord - Ostsee - Hannover - Thüringischer Verbands-Güter-Tarif. Der durch Nachtrag VII sub 10 zum rubricirten Verbands-Tarif zunächst bis zum Schlusse des Jahres 1883 eingeführte Ausnahmetarif für Langholz bleibt bis auf Weiteres bestehen.

Derselbe findet für die Folge auch im Verkehr mit den Stationen der Altona-Kieler, Lübeck-Büchener, Halberstadt-Blankenburger, Mecklenburgischen Friedrich-Franz-, Holsteinischen Marsch- und der Westholsteinischen Bahn Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Expeditionen.

Erfurt, den 24. Januar 1884.

Königl. Eisenbahn-Direction. (254)

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Die mit Giltigkeit vom 1. Februar d. J. eingeführten Nachträge:

XXVIII zum Gütertarifheft No. 1,
XVIII „ „ „ 2,
XVII „ „ „ 3 a,
XVI „ „ „ 3 b,
XV „ „ „ 4,
XXV „ „ „ 5,

enthalten die Beseitigung der directen Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der ehemaligen Berlin-Görlitzer, Cottbus-Grossenhainer und Märkisch-Posener Bahn, der Königlichen Eisenbahn-Direction Berlin, der Weimar-Geraer, Saal-, Nordhausen-Erfurter Bahn, der ehemaligen Thüringischen und Berlin-Anhaltischen, sowie der Werrabahn einer- und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) andererseits, ferner die Aufhebung der Tarifsätze für Möhlten (E. D. B. Berlin) sowie theils abgeänderte, theils neue Sätze für eine Reihe von Stationen.

Soweit hierdurch Frachterhöhungen herbeigeführt werden, treten dieselben erst am 1. März d. J. in Kraft. — Näheres ist in den Verbands-Güter-Expeditionen zu erfahren, woselbst auch die Nachträge zu den darauf vorgedruckten Preisen käuflich zu haben sind.

Erfurt, den 12. Januar 1884.

Königl. Eisenbahn-Direction, (255)
als geschäftsführende Verwaltung.

Preussisch-Thüringischer Verband. Der durch Nachtrag XVIII. sub. I. 1. m. zum Tarif für den rubricirten Verband zunächst bis zum Schlusse des Jahres 1883 eingeführte Ausnahmetarif für Langholz bleibt mit Ausnahme des Verkehrs mit Stationen der Ostpreussischen Süd-Bahn bis auf Weiteres bestehen.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Expeditionen.

Erfurt, den 23. Januar 1884. (256)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 1. Februar cr. werden zu den Staatsbahn - Tarifen für den Güter - Verkehr zwischen den Stationen des Directions-Bezirks **Hannover** und bezw. der **Oldenburgischen Staatsbahnen** einerseits und den Stationen des Directions - Bezirks Berlin andererseits die Nachträge II herausgegeben, durch welche Entfernungen bezw. Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen Bergen a. R. des Directions-Bezirks Berlin, Anröchte, Belecke, Erwitte und Warstein der Warstein - Lippstadter Eisenbahn sowie für die Haltestelle Huchtingen der Oldenburgischen Staatsbahnen zur Einführung gelangen.

Die Nachträge enthalten ausserdem Aenderungen und Ergänzungen der Nomenclatur der Ausnahme-Tarife, Berichtigungen bisheriger Entfernungen und Frachtsätze sowie ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Getreide von verschiedenen Stationen des Directions - Bezirks Berlin, ferner bereits besonders eingeführte und publicirte Ausnahmefrachtsätze für Getreide von verschiedenen Stationen des Directions-Bezirks Berlin, ferner bereits besonders eingeführte und publicirte Ausnahmefrachtsätze für Stärke etc. von Reppen nach den westlichen Hafenstationen, für Eisen und Stahl zwischen Rummelsburg Rangirbahnhof und Rheinisch - Westfälischen Stationen und für Sprit und Spiritus — zum Seeexport — von Berlin, Breslau, Cottbus, Posen, Stargard i. Pom. und Stettin nach den westlichen Hafenstationen sowie neu redigirte Control - Vorschriften zu dem Seeexport-Tarif für Sprit und Spiritus.

Soweit in den Nachträgen Erhöhungen bisheriger Frachtsätze enthalten sind, treten dieselben erst mit dem 10. März cr. in Kraft. Daneben gelangen zwischen Dresden-Friedrichstadt und Guntershausen ermässigte Frachtsätze zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandstationen und das Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz; auch sind daselbst Exemplare der Nachträge käuflich zu beziehen.

Berlin, den 26. Januar 1884. (257)

Königliche Eisenbahn - Direction, zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahntarif Elberfeld bezw. Köln (rechtsrh.) -Berlin. Für Eisen des Specialtarifs II zwischen Oberhausen und Neubrandenburg tritt am 1. Februar 1884 ein Ausnahmesatz von 2,06 *M.* pro 100 kg in Kraft.

Berlin, im Januar 1884.

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
in Berlin. (258)

---

1. In den Staatsbahn-Tarifen **Hannover** resp. **Oldenburg-Bromberg** treten mit dem 1. Februar cr. Ausnahmesätze für Stärke aller Art, Stärke und Kartoffelmehl, Traubenzucker (Glykose), Stärkezucker, auch Traubenzuckersyrup und Stärkesyrup, zum Export bestimmt, für den Verkehr zwischen den Stationen Danzig lege und Olivaer Thor des Bezirks Bromberg einerseits und Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Hamburg und Harburg des Bezirks Hannover, sowie Brake, Elsfleth und Nordenhamm der Oldenburgischen Staatsbahnen andererseits in Kraft.

Näheres ist bei den bezeichneten Expeditionen zu erfahren.

2. Ferner bringen wir zur Kenntniss, dass sich mit dem 16. März cr. im Tarife Magdeburg-Bromberg der im Nachtrage 5 enthaltene Ausnahmesatz für Flachs in der Relation Cöthen - Insterburg von 1,90 auf 1,98 *M.* erhöht.

Bromberg, den 25. Januar 1884. (259 J)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verbands-Gütertarif. Der im Instructionswege zum rubricirten Verbands-Gütertarif zunächst bis zum Schlusse des Jahres 1883 eingeführte Ausnahmetarif für Langholz bleibt bis auf Weiteres bestehen.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Expeditionen.

Erfurt, den 23. Januar 1884. (260)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Die im Nachtrage V zu Heft No. 2 des Stettin - Märkisch - Sächsischen Verbands-Gütertarifes verzeichneten Frachtsätze zwischen **Stettin (B. S. F. B.)** und **Stettin-Dunzig-Bahnhof** einer- und **Leipzig (H. S. G. B.)** andererseits ermässigen sich in Eilgut um 0,20 *M.*, in der Stückgutclasse um 0,16 *M.*, im Uebrigen um 0,06 *M.* pro 100 kg.

Dresden, am 24. Januar 1884. (261)

Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im Staatsbahnverkehr **Frankfurt a./M.-Hannover** kommt mit Giltigkeit vom 1. Februar bezw. 1. März cr. Nachtrag VIII zur Einführung, welcher anderweite — erhöhte — Frachtsätze für die Stationen der Strecke Albshausen bis Guntersau, sowie Kinzenbach einer- und den Hafenstationen Bremen etc. andererseits, ferner anderweite Controlvorschriften zum See-Exporttarif für Sprit und Spiritus, sowie Ergänzungen zu E Kilometerzeiger enthält.

Näheres ist bei den Güter-Expeditionen zu erfahren, woselbst der Nachtrag auch käuflich zu haben ist. (262)

Frankfurt a/M., den 23. Januar 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Nord - Ostsee - Hannover - Thüringischer Verband. Vom heutigen Tage ab können auf Grund der im rubricirten Verbands-Gütertarif enthaltenen Bestimmungen bezw. Frachtsätze für Ilmenau transito auch Sendungen mit directen Frachtbriefen nach und von den Stationen Neustadt-Gillersdorf und Grossbreitenbach der Ilmenau - Grossbreitenbacher Bahn abgefertigt werden.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Expeditionen.

Erfurt, den 24. Januar 1884.
Königl. Eisenbahn-Direction. (263)

Am 15. Februar cr. tritt Nachtrag I zum Tarif für **Niederschlesische Steinkohlen** nach Stationen der Mährisch-Schlesischen Centralbahn vom 1. April 1882 in Kraft.

Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für einige Stationen. Exemplare sind von unserem Formular-Magazin zu beziehen.

Breslau, den 24. Januar 1884. (264)
Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Breslau - Schweidnitz - Freiburger Eisenbahn. Am 1. Februar cr. tritt Nachtrag VI zum **Local-Gütertarif** in Kraft. Derselbe enthält ausser bereits früher publicirten Tarifveränderungen Abänderungen der Bestimmungen für Haltestellen, sowie Verlängerung des See - Exporttarifs für Sprit etc. nebst anderweiten Controlvorschriften für diesen Verkehr.

Breslau, den 22. Januar 1884.
Directorium. (265)

Unter Bezugnahme auf die im Monat December v. J. betreffs der für 15. Februar d. J. angesetzten Einführung je eines Nachtrags I zu Theil I für die Hafenverkehre und zu Theil II für die Binnenverkehre in den **Niederländisch- resp. Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischen Eisenbahn-Verbänden** erlassene Bekanntmachung wird ferner publicirt, dass die mit Durchführung der Nachträge verbundenen Frachterhöhungen erst mit 15. März 1884 in Wirksamkeit treten.

Dresden, den 24. Januar 1884. (266)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, Namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

Am 1. Februar d. J. erscheint ein Nachtrag (I) zu dem Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Köln (rechtsrheinisch)** einerseits und des Eisenbahn-Directionsbezirks **Magdeburg** andererseits vom 1. Juli 1882, enthaltend ein berichtigtes Verzeichniss derjenigen Stationen resp. Haltestellen, von und nach welchen die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren ausgeschlossen ist.

Exemplare sind bei den betheiligten Güter-Expeditionen, sowie in den Geschäftslocalen der unterzeichneten und der Königlichen Eisenbahn - Direction zu Magdeburg unentgeltlich zu haben.

Köln, den 25. Januar 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königl. Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (267)

Mit Gültigkeit vom 15. Februar c. ab werden die Stationen Coblenz (Rhein- und Moselbahn) in den Ausnahmetarif 5 (Erze etc.) der Hefte 2 u. 3 des **Rheinisch-Westösterreichisch-Ungarischen** Verbands-Gütertarifs vom 1. October 1883 mit einem Schnittfrachtsatze von 0,44 *M.* pro 100 kg aufgenommen.

Köln, den 24. Januar 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (268)

Zu dem vom 1. Mai 1882 ab gültigen Tarif für den **Staatsbahn - Güterverkehr Köln (rechtsrhein.)-Berlin** tritt am 1. Februar cr. der Nachtrag VII in Kraft. Derselbe enthält Berichtigungen und Ergänzungen zum Kilometerzeiger, Aufhebung von Frachtsätzen in Folge Uebernahme derselben in andere Tarife, Aufnahme der Stationen Dahlbusch, Präsident, Prinz von Preussen und Wiemelhausen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrhein.), ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für die Station Aurich, sowie Berichtigungen, darunter einige Erhöhungen, welche jedoch erst vom 15. März cr. ab Gültigkeit haben.

Der qu. Nachtrag ist bei den betheiligten Güterexpeditionen sowie in unserem hiesigen Geschäftslocale zu 10 ₰ käuflich zu haben.

Köln, den 25. Januar 1884. (269)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische).

Zum Gütertarif für den Staatsbahnverkehr **Köln (linksrheinisch)-Bromberg incl. Marienburg - Mlawkaer** Eisenbahn vom 1. Juni 1882 tritt am 1. Februar d. J. der 5. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Entfernungen und Frachtsätze für verschiedene neu einbezogene Stationen der Eisenbahn - Directionsbezirke Köln (linksrheinisch) und Bromberg sowie ermässigte Entfernungen für die Stationen Coblenz, Degow und Fritzow.
2. Aenderungen bezw. Ergänzungen des Ausnahmetarifs 1 für Holz, Europäisches, des Specialtarifs II.
3. Ergänzungen des Ausnahmetarifs 8 (Eisen [Roh-] etc.).
4. Aufnahme eines Ausnahmetarifs für Langholz.
5. Berichtigungen.

Die ad 2 erwähnte Aenderung, welche eine Erhöhung in sich schliesst, tritt erst mit dem 15. März cr. in Wirksamkeit.

Das Nähere ist bei den Güterexpeditionen der betheiligten Verwaltungen zu erfahren, daselbst auch der Nachtrag zum Preise von 0,30 *M.* käuflich zu haben.

Köln, den 30. Januar 1884. (270)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische).

Zum Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Köln (linksrheinisch)** einerseits und Stationen der **Braunschweigischen** Eisenbahnen andererseits vom 1. Juni 1882 tritt am 1. Februar d. J. der 2. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält u. A. ermässigte Entfernungen für die Station Gunsleben der Braunschweigischen Eisenbahn und Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Gondelsheim (Eifel), Müllenborn, Prüm, Wilwerath und Witterschlick des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch).

Näheres ist bei den Güterexpeditionen der betheiligten Verwaltungen zu erfahren, der Nachtrag daselbst auch zum Preise von 0,10 *M.* käuflich zu haben.

Köln, den 30. Januar 1884. (271)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn - Direction (linksrheinische).

Zum Gütertarif für den Staatsbahn-Verkehr **Köln (linksrheinisch)- Berlin** vom 1. December 1883 tritt am 1. Februar l. J. der 1 Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Gondelsheim (Eifel), Müllenborn, Prüm und Wilwerath des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch).
2. Aufnahme eines Ausnahme-Tarifs für Langholz.
3. Berichtigungen.

Die im Nachtrage enthaltenen Erhöhungen treten erst mit dem 15. März l. J. in Wirksamkeit.

Näheres ist bei den Güter-Expeditionen der betheiligten Verwaltungen zu erfahren, daselbst auch der Nachtrag zum Preise von 0,10 *M.* käuflich zu haben.

Köln, den 30. Januar 1884. (272)
Namens der betheiligten Verwaltungen
Königliche Eisenbahn - Direction (linksrheinische).

Hessische Ludwigsbahn. Am 1. Februar tritt zum **Belgisch-Südwestdeutschen Tarifheft X a** der 3., zum Englisch-Südwestdeutschen Tarifheft X der 4. Nachtrag in Kraft. Die Nachträge enthalten neue, bezw. theilweise veränderte, billigere Frachtsätze für unsere Stationen Bensheim, Käferthal, Lampertheim, Mannheim, Waldhof und Worms.

Beide Nachträge können zu 10, bezw. 5 ₰ pro Stück von unserem Tarifbüreau bezogen werden.

Mainz, den 24. Januar 1884. (273)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes.
Die Special-Direction.

Im diesseitigen Localverkehr werden am 1. Februar cr. ermässigte Ausnahmefrachtsätze für **Glasscherben** und **Glasbrocken** in Ladungen von 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder bei Frachtzahlung für dieses Quantum zwischen den Berliner Bahnhöfen und Ringbahn-Stationen einerseits und der Station Gross-Räschen andererseits eingeführt. Näheres ist bei den bezeichneten Stationen und im Auskunftsbüreau Stadtbahnhof Alexanderplatz hierselbst zu erfahren.

Berlin, den 22. Januar 1884. (274)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Grossherzoglich Badische Staats-Eisenbahnen. Der im Nachtrag II zum Uebernahmetarif für Mannheim und Ludwigshafen transit vom 10. November 1883 enthaltene Frachtsatz für Rohtabaksendungen aus Ungarn nach Belgien und Holland gilt fortab auch für Sendungen, welche mit der Bahn nach Passau gelangen.

Karlsruhe, den 26. Januar 1884. (275)
Generaldirection.

Staatsbahn - Vieh- etc. Verkehr. Oberschlesien-Erfurt. Am 1. Februar cr. tritt für die directe Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren für den Verkehr zwischen den Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn einerseits und den Stationen des Eisenbahn - Directions-Bezirks Erfurt und der Gotha - Ohrdrufer Eisenbahn, sowie der Nordhausen-Erfurter,

Saal-, Weimar-Geraer, Werra-Eisenbahn (mit Einschluss von Wernshausen-Schmalkalden) und den Stationen Dietzhausen, Rohr und Suhl des Eisenbahn-Directions-Bezirks Magdeburg andererseits ein neuer Tarif in Kraft.

Hierdurch werden aufgehoben:

1. der Preussisch-Thüringische Verbands-Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. März 1880;
2. der Tarif für den directen Vieh-Verkehr zwischen Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn und Stationen der Niederschlesisch-Märkischen, sowie der Halle-Sorau-Gubener Bahn andererseits vom 1. April 1878;
3. der Tarif für die directe Beförderung lebender Thiere in Wagenladungen zwischen Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn einerseits und der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn andererseits via Poln. Lissa-Sorau vom 20. April 1878;
4. der Preussisch-Sächsische Verbands-Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Sächsischen Staatsbahn, sowie der Eisenbahn-Directions-Bezirke Berlin und Erfurt andererseits; ferner zwischen Posen, Station des Eisenbahn-Directions-Bezirks Berlin einerseits und Stationen der Sächsischen Staatsbahn, sowie Leipzig, Station des Eisenbahn-Directions-Bezirks Erfurt andererseits vom 1. Januar 1882;

insoweit sich die in denselben enthaltenen Bestimmungen und Tarifsätze auf die Beförderung von Leichen etc. zwischen den im vorliegenden Tarife enthaltenen Stationen beziehen.

Durch diesen Tarif werden neben vielfachen Frachtermässigungen auch einzelne Frachterhöhungen und eine Verkehrsbeschränkung herbeigeführt; letztere insofern, als die Abfertigung des Verkehrs zwischen den Stationen Posen, Pudewitz, Gnesen, Tremessen, Mogilno, Amsee und Inowrazlaw einerseits und Cottbus, Falkenberg, Leipzig und Halle andererseits für die Folge nicht mehr via Poln Lissa-Sorau, sondern via Posen-Bentschen abgefertigt wird.

Die Verkehrs-Beschränkungen und Frachterhöhungen treten erst mit dem 15. März cr. in Kraft. Exemplare des neuen Tarifs sind vom 1. Februar cr. ab bei den Expeditionen zum Preise von 0,40 ℳ käuflich zu haben. Nähere Auskunft ertheilen bis zum 1. Februar cr. die Königliche Eisenbahn-Direction Erfurt, vom 1. Februar cr. ab die Expeditionen.

Erfurt, den 16. Januar 1884. (276)
Die Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung.

Main-Neckar-Eisenbahn. Zu Heft IX und IXa des Englisch- und Belgisch-Südwestdeutschen Güterverkehrs treten am 1. Februar l. J. die Nachträge III bezw. IV in Kraft. Dieselben enthalten neue directe Frachtsätze für diesseitige Station Auerbach, sowie theilweise veränderte (ermässigte) Frachtsätze für unsere Stationen Bensheim, Weinheim, Heidelberg und Schwetzingen. Näheres bei den Verbandsexpeditionen.

Darmstadt, den 24. Januar 1884. (277)
Direction der Main-Neckar-Bahn.

Zum Gütertarif für den Staatsbahnverkehr **Köln (linksrheinisch)-Magdeburg** vom 1. Mai 1882 tritt am 1. Februar l. J. der 5. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Gondelsheim (Eifel), Müllenborn, Prüm, Wilwerath und Witterschlick des Eisenbahn-Directionsbezirk Köln (linksrheinisch).
2. Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Gross-Wanzleben, Klein-Wanzleben, Leubingen und Seebausen bei Wanzleben, sowie anderweite Entfernungen für die Stationen Halle und Sömmerda des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg.
3. Aenderung des Ausnahme-Tarifs 3 für Eisenerz etc. im Verkehr mit Leipzig M. H.
4. Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Ausnahme-Tarifs 6 für Langholz.
5. Ergänzungen und Berichtigungen.

Die im Nachtrage enthaltenen Erhöhungen treten erst mit dem 15. März l. J. in Wirksamkeit.

Näheres ist bei den Güter-Expeditionen der betheiligten Verwaltungen zu erfahren, daselbst auch der Nachtrag zum Preise von 0,10 ℳ käuflich zu erhalten.

Köln, den 30. Januar 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königl. Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (278)

Hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft. Am 10. Februar tritt der Nachtrag XII zum Gustavsburger Uebernahmetarif No. 2 in Kraft. Derselbe enthält Ausnahmefrachtsätze für Aussig, Klosterneuburg und Nussdorf. Derselbe kann zum Preise von 5 ₰ von unserem Tarifbüreau bezogen werden.

Mainz, den 25. Januar 1884. (279)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes.
Die Special-Direction.

Hessische Ludwigsbahn. Am 1. Februar erscheint zum Süddeutschen Tarifheft 7 Theil II der fünfte Nachtrag. Derselbe enthält Frachten für Mannheim Neckarvorstadt, sowie einen Ausnahmetarif für frische Fische von Mainz nach Wien. Der Nachtrag ist von unserem Tarifbüreau zum Preise von 5 ₰ zu beziehen.

Mainz, den 25. Januar 1884. (280)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes.
Die Special-Direction.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Mit 10. Febr. 1884 tritt der Nachtrag II zum Tarife Oesterreich-Laube, resp. Tetschen / Bodenbach-Landungsplatz, bezw. Dresden-Elbkai vom 1. October 1884, und der Nachtrag I zum Tarife Oesterreich-Aussig-Landungsplatz, Heft B, vom 1. November 1883 in Kraft. — Exemplare derselben liegen bei den betheiligten Stationen und Verwaltungen zur Einsicht, bezw. zum Bezuge bereit.

Wien, am 25. Januar 1884. (281)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlagsverkehr. Mit 10. Februar 1884 treten die Nachträge II zu den Tarifen Oesterreich-Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Dresden-Elbequai vom 1. October 1883, sowie Nachtrag I zum Tarife Oesterreich-Aussig-Landungsplatz Heft B vom 1. November 1883 in Kraft.

Exemplare derselben liegen bei den betheiligten Stationen und Verwaltungen zur Einsicht bezw. zum Bezuge bereit.

Wien, am 25. Januar 1884. (282)
Die Generaldirection.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlagsverkehr. 14 Tage nach erfolgter Publikation im Centralblatte finden nachstehende Frachtsätze im Reclamationswege, giltig bis längstens Ende 1884, Anwendung

für Packleinen und Säcke

von Laube resp. Tetschen/Bodenbach Landungsplatz bei Zahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen

a) nach Budapest (Oe. U. St. E. G.)
„ Budapest (Jozsefváros)
„ Budapest (dunapart.)
„ Budapest (Közraktarar) } 2,64 ℳ,
plus 10 ₰ Schleppbahn;
b) nach Budapest (fövambáz) . 2,68 ℳ,
c) „ Budapest (Kelenföld) . 2,74 „
plus 10 ₰ Schleppbahn.

Von Dresden-Elbkai nach

a) Budapest (Oe. U. St. E. G. etc.) 3,12 ℳ,
b) Budapest (fövambáz) . . . 3,16 „
c) Budapest (Kelenföld) . . . . 3,22 „
pro 100 kg

gegen Vorlage der Connossements von Hamburg nach dem Elbe-Umschlagsplatz sowie der Aufgabs-Recepisse bezw. Duplicat-Frachtbriefe.

Wien, am 27. Januar 1884. (283)
Der Betriebsdirector.

III. Submissionen.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 2 640 Schienen aus Flussstahl soll vergeben werden. Bedingungen nebst Zeichnungen können gegen frankirte Einsendung von 40 ₰ pro Exemplar von unserer Kanzlei bezogen werden. Lieferungsangebote sind mit bezüglicher Aufschrift versehen und versiegelt bis zum 31. Januar d. J. 10 Uhr Vormittags bei uns einzureichen.

Giessen, den 21. Januar 1884.
Grossherzogliche Direction. (284)

Dänische Staatsbahnen in Jütland und Fünen. Die Lieferung von 4 000 t Stahlschienen und ca. 377 t Verbindungstheile soll im Submissionswege vergeben werden.

Die massgebenden Bedingungen werden den Herren Fabrikanten auf Verlangen kostenfrei zugestellt.

Schriftliche Offerten — mit ausdrücklicher Anerkennung der Bedingungen — sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Mittwoch, den 20. Februar d. J. an das unterzeichnete Directorat einzureichen.

Man verpflichtet sich nicht, die billigste oder überhaupt eine der Offerten zu acceptiren.

Aarhaus, den 22. Januar 1884. (285)
Das Directorat der Dänischen Staatsbahnen in Jütland und Fünen.

Submission auf Betriebsmaterialien. Der für den diesseitigen Directionsbezirk für die Zeit vom 1. April 1884 bis 31. März 1885 erforderliche Bedarf an Betriebsmaterialien soll in öffentlicher Submission beschafft werden.

Die Lieferungsbedingungen und Bedarfsnachweisungen liegen im diesseitigen Materialienbureau, Fürstenwallstrasse 10 hierselbst zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen Franco-Einsendung der Copialien, und zwar:

a) von 50 ₰ für Gruppe 1 enthaltend: Baumwollenen-Abfall, Putz-Jute, Putzleder, Putzpulver, seidene Putztücher, Reiserbesen, Scheuerleinen, Piacababesen, grüne und Kernseife sowie Plomben;

b) von 40 ₰ für Gruppe II enthaltend: Bindfaden, Haarbesen, Handfeger, Kohlenkörbe von Rohr, Sackband, Scheuerbürsten und Schrubber;

c) von 40 ₰ für Gruppe III enthaltend: Carbolsäure, Dextrin, Gummi arabicum, Tafelkreide, Kupfervitriol, Bittersalz, Graphit und Soda;

d) von 40 ₰ für Gruppe IV enthaltend: Dochte und Glascylinder, und

e) von 50 ₰ für Gruppe V enthaltend: Rüböl, rohes und raffin.; Petroleum, Kienöl, Talg und Stearinlichte

bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift: „Submission auf Betriebsmaterialien Gruppe I bezw. II etc.“ bis zum Termin am

Montag, den 11. Februar cr., Vormittags 11 Uhr

an das obenbezeichnete Bureau einzusenden.

Magdeburg, den 21. Januar 1884 (286)
Königliche Eisenbahndirection.

IV. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn-Directions-Bezirk Berlin. Die auf unseren Bahnhöfen Berlin, Cottbus, Ruhland, Senftenberg und Görlitz angesammelten unbrauchbaren Materialien, als Eisenbahnschienen, Schmelzeisen etc. sollen im Wege öffentlicher Submission verkauft werden und haben wir hierzu Termin auf Freitag, den 8. Februar cr. a. Vormittags 11 Uhr in unserem Verwaltungsgebäude hierselbst anberaumt.

Kauflustige wollen ihre versiegelten und mit entsprechender Aufschrift versehenen Offerten frankirt bis zur gedachten Terminsstunde an uns einsenden, und werden dieselben sodann in dem Termine in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Die Verkaufsbedingungen liegen in unserem Büreau hierselbst zur Einsichtnahme aus, auch können dieselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ von unserem Büreau-Vorsteher Michaelis hierselbst bezogen werden. (287)

Cottbus, den 17. Januar 1884.
Königliches Eisenbahn-Betriebs-Amt.

Dieser Nummer liegen zwei Prospecte, „F. Ottersky's Spezialkarte der Eisenbahn- und Postverbindungen Mittel-Europas“ und „L. Weyl's neuerfundene heizbare Badestühle“ betreffend, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 10. 1884.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pranumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 2. Februar 1884.

Zur Organisation der Preussischen Staatseisenbahnen.

Der „Preuss. Staatsanzeiger" vom 29. Januar publicirt folgenden „Allerhöchsten Erlass" vom 24. Januar 1884, betreffend Einsetzung der Behörden für die auf Grund des Gesetzes vom 24. Januar d. J. in Verwaltung und Betrieb des Staats übergehenden Privateisenbahn-Unternehmungen und anderweite Abgrenzung der Eisenbahn-Directionsbezirke Magdeburg und Erfurt.

Auf Ihren Bericht vom 24. Januar d. J. bestimme Ich:

A. Zur Ausführung des Gesetzes vom 24. Januar d. J., betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat, dass vom 1. März d. J. ab:
   1. die auf Grund des landesherrlichen Erlasses vom 13. October 1856 (Gesetzsamml. S. 864) eingesetzte „Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn" zu Breslau die Firma: „Königliche Eisenbahndirection" führt,
   2. für die Verwaltung des Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahnunternehmens eine, unmittelbar von Ihnen ressortirende Behörde in Breslau unter der Firma: „Königliche Direction der Breslau-Freiburger Eisenbahn",
   3. für die Verwaltung des Altona-Kieler Eisenbahnunternehmens einschliesslich der zu dem Schleswigschen Eisenbahnunternehmen gehörenden Linie eine, unmittelbar von Ihnen ressortirende Behörde in Altona unter der Firma: „Königliche Eisenbahndirection" eingesetzt,
   4. das Rechte-Oder-Ufer- und das Posen-Creuzburger Eisenbahnunternehmen mit den von der Eisenbahndirection zu Breslau verwalteten Strecken unter dieser Behörde zu einer gemeinsamen Verwaltung vereinigt,
   5. im Bezirk der Eisenbahndirection zu Breslau und von derselben ressortirend je ein Königliches Eisenbahn-Betriebsamt in Breslau und in Posen errichtet wird;

B. In Abänderung Meines Erlasses vom 15. März 1880 (Gesetzsammlung S. 224), dass die Linie Erfurt- beziehungsweise Plaue-Suhl-Grimmenthal-Ritschenhausen mit ihrer bereits dem Betriebe übergebenen Theilstrecke Suhl-Grimmenthal vom 1. April d. J. ab, und mit den zur Zeit noch im Bau befindlichen Reststrecken Plaue-Suhl und Grimmenthal-Ritschenhausen nach Betriebseröffnung der letzteren aus dem Bezirk der Eisenbahndirection zu Magdeburg ausgeschieden und mit dem Bezirk der Eisenbahndirection zu Erfurt vereinigt wird.

Die hiernach zu errichtenden Behörden sollen in Angelegenheiten der ihnen übertragenen Geschäfte alle Befugnisse und Pflichten einer öffentlichen Behörde haben.

Dieser Erlass ist durch die Gesetzsammlung zu veröffentlichen.

Berlin, den 24. Januar 1884.

Wilhelm.

Maybach.

An den Minister der öffentlichen Arbeiten.

Die zweite Berathung des Etats der Preussischen Staatseisenbahnen.

Die in den Tagen des 19., 21. und 22. d. M. stattgehabte zweite Berathung des Etats der Preussischen Staatseisenbahnverwaltung bietet manche für das Eisenbahnwesen wichtige Verhandlungen, über die wir nachfolgend kurz berichten. Lediglich finanzielle, politische oder locale Fragen lassen wir dabei ausser Betracht.

I. Normaltransportgebühren.

Dem Landtage war die Uebersicht der Normaltransportgebühren vorgelegt. Da sich aus derselben ergiebt, dass wesentliche Differenzen in derselben für die verschiedenen Eisenbahngebiete bestehen, so hatte die Budgetcommission beantragt,

> die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, eine statistische Uebersicht vorzulegen, welche ermöglicht, über die finanziellen und wirthschaftlichen Wirkungen der Beseitigung der bestehenden Ungleichheiten in den Normaltransport- und Expeditionsgebühren ein Urtheil zu gewinnen.

Nach Ansicht der Commission soll dies eine Vorbereitung zu der von ihr schon im Interesse der Gerechtigkeit für nothwendig erachteten Ausgleichung der Differenzen sein.

Der Antrag war hervorgegangen aus einem entsprechenden Beschlusse des Landeseisenbahnrathes, welchem die Regierung schon bei Vorlegung der Verhandlung an den Landtag Folge zu geben zugesagt hatte.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten gab denn auch dem Landtage dieselbe Bereitwilligkeit zu erkennen, bemerkte aber dabei, Bezug nehmend auf eine directe Aufforderung eines Abgeordneten, die vorhandenen Ungleichheiten zu beseitigen, dass es dazu sehr eingehender Vorarbeiten, insbesondere aber der Kenntniss desjenigen Feldes bedürfe, auf welchem die Normal-

transportgebühren eingeführt werden sollen. Erst dann könne dies geschehen, wenn das ganze Gebiet, für welches sie zu gelten haben, in der Hand des Staates sei. Dann müsse man sich die Frage, namentlich nach der wirthschaftlichen Seite, überlegen. Da man nicht überall die irgendwo existirenden niedrigsten Sätze zur Anwendung bringen könne, also hier und da Erhöhungen eintreten würden, so sei dies ganz besonders nothwendig.

Der Abg. Büchtemann erklärte auf dem Standpunkte zu stehen, dass die Annahme vollständig einheitlicher Tarifsätze für Preussen oder für Deutschland schwerlich durchführbar sei und verlangte nur, dass etwaige unter den Normaltarif herabgehende Sätze überall da gewährt werden möchten, wo gleichartige Verkehrsverhältnisse bestehen.

Der Antrag der Budgetcommission wurde angenommen.

2. Bezüglich der Zusammensetzung des Landeseisenbahnrathes entstand eine längere und lebhafte Verhandlung darüber, aus welchen Gründen einem von dem Bezirkseisenbahnrathe gewählten Abgeordneten von den Ministern die Zulassung verweigert werden könne.

Seitens der Commissare des Ministers der öffentlichen Arbeiten wurde der Regierung die Befugniss zugesprochen, zu prüfen, ob der Gewählte die Bedingung der Wählbarkeit erfülle, nämlich ob er den Kreisen der Land- und Forstwirthschaft, des Handels oder der Industrie der betreffenden Provinz angehöre. Ferner wurde ausgesprochen, dass nur dann, wenn dieses Gewerbe als Hauptberuf betrieben werde, die Wählbarkeit vorhanden sei und dass, wer ein Amt bekleide, welches seine Thätigkeit völlig in Anspruch nehme, nicht Land- und Forstwirthschaft etc. als im Hauptberufe betreibend angesehen werden könne.

Von mehreren Abgeordneten wurde der Regierung eine so weit gehende Befugniss bestritten und bezüglich einzelner zur Sprache gebrachten Fälle behauptet, dass die Entscheidung nicht gleichmässig erfolgt sei.

Der Minister selbst wies noch darauf hin, dass der Landeseisenbahnrath eine begutachtende Körperschaft sei und deshalb dessen Mitglieder in der Lage sein müssten, die Interessen, zu deren Wahrnehmung sie gewählt seien, wirklich zu vertreten.

Eine Beschlussnahme über die erörterten Fragen ist nicht erfolgt, von einem Abgeordneten wurde aber die Einbringung eines Gesetzes in Aussicht genommen, welches dem Landeseisenbahnrathe das Recht giebt, die Legitimation seiner Mitglieder selbst zu prüfen.

Hinsichtlich der Thätigkeit des Landeseisenbahnrathes wurde auch gelegentlich betont, dass dessen Mitwirkung bei dem Erlasse von Ausnahmetarifen in den meisten Fällen nur zu nachträglicher Aeusserung über dieselben in Anspruch genommen werden könne, weil die Einführung in der Regel durch die Berathung im Landeseisenbahnrathe nicht verzögert werden dürfe.

3. Von dem Abg. Schmidt (Stettin) war auf den schlechten Ertrag der I. Wagenclasse hingewiesen und dabei auch der Freifahrten Erwähnung gethan.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hielt die Beibehaltung der I. Classe namentlich im internationalen Verkehre im Interesse des Publikums für nöthig und bemerkte, dass er bestrebt sei, das Freikartenwesen möglichst zu reduciren.

Auf eine Anfrage des Abg. Büchtemann, auf Grund welcher Ermächtigung der Minister überhaupt befugt sei, Freifahrten an Personen, die nicht zur Eisenbahnverwaltung gehören, zu gewähren, bemerkte der Regierungscommissar, dass dieses Recht in der allgemeinen Verwaltungsbefugniss liege und dass das Reglement über die Freifahrten auch der Landesvertretung mitgetheilt und von dieser nicht beanstandet sei.

Ein verwandter Gegenstand, die Verwilligung von Fahrpreisermässigungen für Versammlungen, wurde von mehreren Vertretern des Centrums zur Sprache gebracht, die sich darüber beschwerten, dass der Katholikenversammlung in Düsseldorf diese Vergünstigung nicht zu Theil geworden sei.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten bemerkte dagegen, dass Fahrpreisermässigungen für Versammlungen, welche politische Zwecke verfolgen, überhaupt nicht gewährt werden sollten und dass über die Frage, ob eine Versammlung diesen Charakter habe, die Entscheidung in die Hand des Oberpräsidenten der betreffenden Provinz gelegt sei.

In der weiteren Verhandlung wurde mehrfach auf die Schwierigkeit einer gleichmässigen Behandlung der vorkommenden Fälle hingewiesen und von einigen Seiten eine principielle Regelung, von anderer die völlige Beseitigung der Preisermässigungen für solche Versammlungen verlangt. Den letzten Vorschlag erklärte der Minister der öffentlichen Arbeiten für denjenigen, auf welchem vielleicht die Eisenbahnverwaltung über ähnliche Schwierigkeiten in Zukunft leicht wegkommen könne. Von anderer Seite wurde dabei auch die Nothwendigkeit betont, für nicht politische Versammlungen zu rein wissenschaftlichen oder wohlthätigen Zwecken die Preisermässigungen nicht auszuschliessen — woran übrigens auch nach dem Wortlaute seiner Aeusserungen von dem Minister wohl kaum gedacht ist.

Ein Beschluss ist nicht gefasst.

Auf eine Anregung, einen voraussichtlich nicht rentabeln Nachtzug einzuführen, bemerkte der Minister der öffentlichen Arbeiten, dass, wenn solches, wie event. erforderlich sein würde, nicht blos in einzelnen Orten, sondern allgemein da, wo Nachtzüge nicht beständen, geschehe, die Staatscasse eine Baareinbusse von vielen Millionen jährlich haben werde. Das sei zu vermeiden, da zunächst für Erweiterung des Secundärbahnnetzes gesorgt werden müsse. Erst wenn hier alles Nöthige geschehen sei, könne man auf die Einlegung solcher Nachtzüge zurückkommen.

(Fortsetzung folgt.)

Denkschriften,

betreffend die weitere Herstellung von Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung für Rechnung des Staates und die Betheiligung des Staates bei dem Bau einer Eisenbahn von Heide nach der Landesgrenze bei Ribe.

Zu § 1 No. I und II des in No. 7 S. 85 flg. dieser Zeitung abgedruckten Gesetzentwurfes.

(Fortsetzung.)

St. Vith-Landesgrenze in der Richtung auf Ulflingen.

(§ 1 No. 1 Lit. a 15 des Gesetzentwurfes.)

Durch die Herstellung der vorbezeichneten Verbindung soll die durch Gesetz vom 15. Mai 1882 (Gesetzsamml. S. 280) zur Ausführung genehmigte sogenannte Hohe-Vennbahn (Prüm-St. Vith-Rothe Erde nebst Zweiglinien) ihre naturgemässe Fortsetzung in südlicher Richtung zum Anschluss an das Luxemburgische Eisenbahnnetz erhalten. Die Baukosten der nur 18 km langen Bahn, deren wirthschaftliche und finanzielle Bedeutung bereits in der Denkschrift über das in der Ausführung begriffene Project Prüm-Rothe Erde eingehend erörtert worden ist (No. 22 der Drucksachen pro 1882 Seite 33 ff.), sind, ausschliesslich der 143 000 *M.* betragenden Kosten des Grunderwerbes, auf 2 657 000 *M.*, mithin pro Kilometer auf 147 000 *M.* veranschlagt.

Hinsichtlich der Trace ist neuerdings in Frage gekommen, ob es sich nicht empfehlen möchte, die Linie, welche nach dem bisherigen Project von St. Vith in südwestlicher Richtung nach der Landesgrenze und demnächst entlang der letzteren bis zur Wilhelm-Luxemburg Eisenbahn unweit Ulflingen geführt werden soll, in östlicher Richtung zu verschieben. Sollte eine derartige Verschiebung, welche ohne Mehrkosten, — wenn auch unter ungünstigeren Neigungsverhältnissen — einen besseren Aufschluss der Gegend ermöglichen würde, sich als zweckmässig erweisen, so würde die Abzweigung von der Hohe-Vennbahn nicht bei St. Vith, sondern von einem südlich davon gelegenen geeigneten Punkte erfolgen. Da die hierüber eingeleiteten Ermittelungen noch nicht haben vollständig zum Abschluss gebracht werden können, ist die Ermächtigung zu dem Bau der Bahn sowohl für den Fall der Abzweigung bei St. Vith, als auch für den Fall der Wahl eines anderen geeigneten Abzweigungspunktes nachgesucht worden.

Wie bereits in der allgemeinen Begründung hervorgehoben, ist von einer Heranziehung der Interessenten zu den Grunderwerbskosten im vorliegenden Falle ausnahmsweise abgesehen und demgemäss unter Hinzurechnung der letzteren der Betrag von 2 800 000 *M.* in den Gesetzentwurf eingestellt worden. Abgesehen davon, dass die betheiligten Interessenten die Leistungen für den Bau der Hohe-Vennbahn in der sicheren Erwartung ihrer baldigen Fortführung bis Ulflingen und unter der gleichzeitigen Voraussetzung übernommen haben, dass ihnen demnächst weitere Opfer nicht würden zugemuthet werden, würden auch die armen Eifelkreise, denen erst vor Kurzem mit Rücksicht auf ihre in Folge wiederholter Missernten hart bedrängte Lage durch Gesetz vom 21. Mai 1883 (Gesetzsamml. S. 85) ein weiterer staatsseitiger Zuschuss zu den Grunderwerbskosten der Hohe-Vennbahn von 157 000 *M.* bewilligt werden musste, unter den gegenwärtigen Verhältnissen selbst bei äusserster Anstrengung nicht wohl im Stande sein, sich an den Baukosten der St. Vith-Ulflinger Bahn, wenn auch mit einem noch so geringen Betrage, zu betheiligen. Es erscheint daher die gänzliche Freilassung der Interessenten von den Grunderwerbskosten in dem vorliegenden Falle um so mehr gerechtfertigt, als die Hohe-Vennbahn nach ihrer vornehmlich aus Rücksichten für den durchgehenden Verkehr projectirten Verbindung mit dem Luxemburgischen Eisenbahnnetz nach den näheren Darlegungen der oben erwähnten Denkschrift alsbald einen so erheblichen Verkehrszuwachs erhalten wird, dass die directen Erträgnisse voraussichtlich schon binnen Kurzem eine nahezu volle Verzinsung des für die ganze Linie von Rothe Erde bis zur Landesgrenze bei Ulflingen staatsseitig aufzuwendenden Anlagecapitals zulassen werden.

Beigedruckt ist der Denkschrift der Staatsvertrag zwischen dem Deutschen Reich und Luxemburg wegen Herstellung einer Eisenbahn von St. Vith nach Ulflingen, datirend vom 21. Juli 1883. In diesem Vertrag (Art. I) verpflichten sich die vertragschliessenden Regierungen, die Herstellung einer Bahn von St. Vith in der Richtung auf Ulflingen zum Anschluss an die Wilhelm-Luxemburg Bahn zuzulassen und zu fördern. Preussen wird (Art. II) die in seinem Gebiete belegene Strecke für eigene Rechnung ausführen und nach erfolgter gesetzlicher Genehmigung des Baues Luxemburg Mitthei-

lung machen. Luxemburg aber verpflichtet sich, den Bau des Luxemburger Theiles der Wilhelm-Luxemburger Eisenbahngesellschaft zu übertragen und dafür zu sorgen, dass die Eröffnung des Betriebes zu demselben Zeitpunkte stattfindet, zu welchem die Preussische Strecke in Betrieb gesetzt sein wird. Für die Bahn ist zunächst nur Ein durchgehendes Geleise vorgesehen. Bei Bedarf werden die Regierungen die Herstellung des zweiten Geleises je auf ihrem Gebiet anordnen. Der Betriebswechsel auf der Bahn (Art. IX) findet für den Fall, dass den Betrieb die Kgl. Preussische Eisenbahnverwaltung leitet, auf der Station Ulflingen, für den Fall dagegen, dass der Betrieb von der Kaiserlich Deutschen Eisenbahnverwaltung geführt wird, auf der Station St. Vith statt. — Bei der Unterzeichnung des Vertrags haben die Bevollmächtigten noch ein Schlussprotocoll unterzeichnet, nach welchem der Bauunternehmer der Preussischen Strecke auch den Betrieb auf der Luxemburgischen Strecke mit der Berechtigung übernehmen soll, denselben an die Kaiserlich Deutsche Eisenbahnverwaltung abzutreten. Die Luxemburgische Regierung wird demgemäss dem Bauunternehmer der Luxemburgischen Strecke die Verpflichtung auferlegen, den Betrieb auf dieser Strecke der Verwaltung zu überlassen, welche den Betrieb auf der Preussischen Grenzstrecke führt. Bei den Vereinbarungen der Verwaltungen über die näheren Bedingungen der Ueberlassung des Betriebes auf der Luxemburgischen Strecke ist davon auszugehen, dass letztere Seitens des Betriebsunternehmers der Preussischen Grenzstrecke in Pacht genommen und hierfür an die Verpächterin eine jährliche Pachtsumme von $4^1/_2$ pCt. des Anlagecapitals gezahlt wird.

Die Feststellung des aufgewendeten und zu verzinsenden Anlagecapitals, sowie die Festsetzung der auszuführenden Projecte sollen unter Mitwirkung der Pächterin nach Massgabe der bezüglichen Bestimmungen des zwischen der Kaiserlichen Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg Eisenbahngesellschaft wegen Anpachtung mehrerer zu dem Unternehmen der letzteren gehörender Zweigbahnen abgeschlossenen Vertrages vom 22./24. October 1882 erfolgen.

(Fortsetzung folgt.)

Aus Oesterreich-Ungarn.

Entwurf des Organisationsstatuts der Staatsbahnen Cisleithaniens.

Dem „Fremdenblatt" zufolge liegt der Entwurf des Organisationsstatuts für die gesammten Staatsbahnen Cisleithaniens dem Kaiser zur Entscheidung vor. Derselbe nimmt die Bildung einer Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen mit dem Sitze im Handelsministerium als selbstständige Section in Aussicht, der alle technischen, commerziellen, tarif- und verkehrspolitischen Entscheidungen und Anordnungen üb rlassen sind. Die executiven Organe sind die Directionen für Staatsbahnbetrieb in Wien, Lemberg, Prag und Triest, welche in Ober- und Unterämter oder Inspectorate sich abzweigen. Möglich, dass einzelne Details noch eine Aenderung erleiden, im Ganzen, so urtheilt das obengenannte offiziöse Blatt, zeigt das Statut unverkennbar das Gepräge der Centralisation, das heisst der einheitlichen Leitung des Oesterreichischen Eisenbahnwesens und decentralisirt die Verwaltung nur auf jenen Gebieten, wo dies im Interesse des Dienstes unbedingt geboten erscheint.

Interpellation bezüglich der Decentralisation der Eisenbahnen.

Im Oesterreichischen Reichsrath wurde diese Interpellation, welche wir im Wortlaut folgen lassen, vom ehemaligen Handelsminister Abg. Ritter v. Chlumecky Namens der Linken eingebracht. Dieselbe bedarf rücksichtlich der darin ausgedrückten Befürchtungen keines Commentars und stützt sich auch nicht auf den angeblichen Widerspruch des Kriegsministeriums, welches nicht nur die Schlagfertigkeit, sondern auch die Schlagfähigkeit der Armee durch die Decentralisation bedroht sieht. Dieses Interesse vor Allem, nebenbei aber der Tausenden von Beamten, welche durch die von den Nationalen angestrebte Provinzialisirung der Eisenbahnen um ihr Brod gebracht würden, wird die Regierung sich gewiss vor Augen halten, sie wird keinen Widerstreit zwischen den allgemeinen und localen Interessen zulassen, welche durch die Decentralisation so recht eigentlich begründet und somit einen Kriegszustand der Theile des Reichs gegen das Ganze perpetuiren würden. Diese an das Gesammtministerium gerichtete Interpellation lautet wie folgt:

„Die Frage der Organisirung des Staatseisenbahndienstes ist von dem Zeitpunkte, als die Activirung des Staatsbetriebes auf den Galizischen Staatsbahnen in Aussicht stand, in den Vordergrund der politischen Discussion getreten.

Es wird von verschiedenen Seiten an die Regierung das Verlangen gestellt, dass sie bei Organisirung des Staatseisenbahndienstes sich auf den Standpunkt der Landesinteressen stelle, dass sie hierbei politischen und nationalen Wünschen einzelner Parteigruppen Rechnung trage. Unter dem Schlagworte der Eisenbahn-Decentralisation ist eine lebhafte Bewegung entstanden, welche schon wiederholten Anlass zu Verhandlungen über diese Angelegenheit in Gemeinde- und Landesvertretungen und anderen Corporationen gegeben hat.

Die Forderung nach einer weiteren Decentralisation des Staatseisenbahndienstes muss um so ernstere Besorgnisse hervorrufen, als ja schon in dem dermaligen Organismus durch die Errichtung von mit ausgedehntem Wirkungskreise ausgestatteten Oberämtern an allen wichtigeren Knotenpunkten des Staatsbahnnetzes den Interessen der betreffenden Länder in vollem, wenn nicht schon zu weitgehendem Umfange Rechnung getragen wurde, so dass kein sachlicher Grund vorliegt, bei Organisirung des Staatsbetriebes auf einem neuen Eisenbahnnetze von diesem durch die Erfahrung bewährten Organisationsplane abzugehen oder gar den Einfluss der vom einheitlichen, gesammtstaatlichen Gesichtspunkte geführten Oberleitung zu schwächen.

Die Frage einer sachlich richtigen Organisirung des Staatseisenbahndienstes berührt aber die wichtigsten finanziellen und wirthschaftlichen Interessen des Staates und der Bevölkerung und insbesondere in sehr hohem Grade die Wehrkraft des Gesammtreichs. Eine fehlerhafte Organisirung gefährdet das Staatsbahnsystem, dessen Bedeutung ja wesentlich darin liegt, dass der Staat die Verkehrspolitik grosser Netze nach allgemeinen Gesichtspunkten bestimmen und hierbei auch den hochwichtigen militärischen Bedürfnissen die ihnen gebührende volle Rechnung tragen kann. Es ist daher unerlässlich, dass für diese Organisirung vor Allem die Bedürfnisse des Eisenbahndienstes im Hinblicke auf die Interessen des Staates und der Gesammtheit der Bevölkerung massgebend seien und dass in keiner Weise zum Nachtheil dieser allgemeinen Interessen einseitigen politischen und nationalen Nebenrücksichten ein entscheidender Einfluss eingeräumt werde.

Angesichts der dermaligen politischen Verhältnisse und der wiederholt zu Tage getretenen Nachgiebigkeit der Regierung gegenüber den Sonderwünschen einzelner Parteigruppen, auf welche sie sich stützt,

Angesichts des Nachdrucks, mit welchem von einflussreicher Seite die Forderung nach einer weitgehenden, die erwähnten vitalen staatlichen Interessen in empfindlicher Weise gefährdenden, selbst das Gebiet der inneren Dienstsprache berührenden, eine einheitliche Tarifpolitik in Frage stellenden und die Leistungsfähigkeit des Staatseisenbahnnetzes zu militärischen Zwecken im Kriegsfalle beeinträchtigenden Decentralisation des Staatseisenbahndienstes erhoben wird,

Angesichts der wiederholt und mit aller Bestimmtheit auftretenden Nachrichten, als ob die Regierung sich auch in dieser Frage zu bedenklichen Zusagen an die fordernden Parteigruppen herbeigelassen habe,

stellen die Gefertigten an das K. K. Gesammtministerium die Anfrage:

1. Hält es die K. K. Regierung für zulässig, dass die Organisirung des Dienstes für neue Staatsbahngruppen im Sinne einer weiteren Decentralisation und somit nach anderen Gesichtspunkten erfolge, als welche für die dermalen im Staatsbetriebe befindlichen Linien massgebend waren?

2. Hat die K. K. Regierung oder ein Mitglied derselben gegenüber den von einzelnen Parteigruppen erhobenen Forderungen nach Decentralisirung des Eisenbahndienstes irgend welche Zusagen gemacht, und worin bestehen dieselben?

3. Ist es insbesondere richtig, dass sich die K. K. Regierung oder ein Mitglied derselben bereit erklärt hat, den Organisationsplan für das weitere Staatsbahnnetz vor dessen Einführung einer parlamentarischen Parteigruppe zur Begutachtung vorzulegen?"

Oesterr. Gesetzvorlage über die Verstaatlichung von 3 Bahnen.

Der Handelsminister hat bereits die Vorlage über die Erwerbung der Franz-Josef-, der Rudolf- und der Vorarlberger Bahn an das Abgeordnetenhaus geleitet, der betreffende Gesetzentwurf verlangt für den Finanzminister die Ermächtigung, behufs Einlösung der angeführten Eisenbahnen durch den Staat, Eisenbahn-Schuldverschreibungen, deren Verzinsung und Rückzahlung ohne jeden Steuer-, Gebühren- oder sonstigen Abzug erfolgt und welche ob derjenigen Bahn, zu deren Einlösung sie bestimmt sind, pfandrechtlich sichergestellt werden, in den die nachstehenden Nominalziffern nicht übersteigenden Beträgen auszugeben:

a) zur Einlösung der Kaiser Franz-Josefbahn mit jährlich 5¼ pCt. verzinsliche, rückzahlbare Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen im Gesammt-Nominalbetrage von 42 416 600 fl. Oesterr. Währung in Silber;

b) zur Einlösung der Kronprinz Rudolfbahn mit jährlich 4¾ pCt. verzinsliche längstens bis zum Jahre 1960 rückzahlbare Eisenbahn-Schuldverschreibungen, deren Gesammt-Nominalbetrag jenem der mit 1 Januar 1884 unverloost im Umlaufe befindlichen 277 406 Stück Actien der Kronprinz Rudolfbahn zu je 200 fl. Oesterr. Währung in Silber nach Abzug der bis zum Zeitpunkte der Einlösung verloosten Stückzahl gleichkommt;

c) zur Einlösung der Vorarlberger Bahn mit jährlich 5 pCt. verzinsliche, längstens bis zum Jahre 1962 rückzahlbare Eisenbahn-Schuldverschreibungen im Gesammt-Nominalbetrage von 5 988 000 fl. Oesterr. Währung in Silber.

Die Franz-Josef- und die Kronprinz-Rudolfbahn sind an das mit dem Staate getroffene Uebereinkommen bis Ende Juni, die Vorarlberger Bahn bis Ende December d. J. gebunden. In dem Motivenberichte zu dem Gesetzentwurfe wird darauf hingewiesen, dass es sich zunächst darum gehandelt hat, dem Staatseisenbahnbetriebe durch Erwerbung neuer, garantirter Bahnen weitere Ausdehnung zu geben, und dass zur Erreichung dieses Zieles vor Allem die Einbeziehung der Franz-Josefbahn in den Staatsbetrieb geeignet erschien. Durch den Besitz der Kaiser Franz-Josefbahn wird der Staatsbetrieb, indem er ein ausgedehntes, selbstständiges Verkehrsgebiet in Böhmen erlangt, zugleich in den Stand gesetzt, auf die anderen, den Transit aus und durch Böhmen nach dem Süden, namentlich nach den Alpenländern vermittelnden Hauptbahnen fortan einen massgebenden Einfluss zu üben. Erst damit werde der Effect eines grossen, nach staatswirthschaftlichen Gesichtspunkten einheitlich geleiteten Verkehrsnetzes überhaupt und in einem der entwickelungsfähigsten Landestheile insbesondere zur Thatsache werden. Die Erwerbung dieser Bahn ist aber für den Staatsbetrieb nicht nur als naturgemässe Ergänzung und Arrondirung, sondern auch noch deshalb besonders werthvoll, weil die Franz-Josefbahn im Falle ihres Fortbestehens als selbstständiges Privatunternehmen mit getrennter Verwaltung und gegensätzlichen Sonderinteressen das jetzige Staatsbahnnetz, namentlich die Kaiserin Elisabethbahn, durch Concurrenz schädigen könnte; überdies wird mit derselben dem vom Staate betriebenen Bahncomplexe ein Verkehrsunternehmen eingefügt, dessen Productivität und Entwickelungsfähigkeit ausser Zweifel stehen. Was die Kronprinz Rudolfbahn und die Vorarlberger Bahn betrifft, so bemerkt der Motivenbericht, dass sich diese beiden Bahnen bereits seit längerer Zeit im Staatsbetriebe, welcher für Rechnung der betreffenden Gesellschaften geführt wird, befinden, und dass die durch dieses Verhältniss bedingte selbstständige Rechnungsaufstellung und die hiernach den Gesellschaften bezüglich aller Auslagen gesetzlich zustehende Ingerenz namentlich bei dringlichen Verfügungen der bezeichneten Art als ein unter gewissen Umständen nicht unbedenkliches Erschwerniss empfunden wird und dass der Fortbestand der gesellschaftlichen Vertretungsorgane mit Auslagen verbunden ist, welche sich bei der wirthschaftlichen Lage der in Frage stehenden Unternehmungen auf die Dauer kaum rechtfertigen lassen.

Die Verstaatlichung der Böhmischen Nordbahn und der Pilsen-Priesener Bahn.

Die Prager Nachricht, dass die Vorarbeiten zur Uebernahme dieser beiden Bahnen durch den Staat eingeleitet seien, hält man nicht für correct, da bis zur Durchführung dieses Planes noch ein längerer Zeitraum verstreichen dürfte. Für die Böhmische Nordbahn liegen die Verhältnisse bei einer Verstaatlichung sehr einfach. Die 4 pCt. Goldprioritäten würden als solche zu Staatstitres werden; was die Actien betrifft, so sind durch den bekannten Präliminarvertrag die Uebernahmemodalitäten vollständig geregelt, und zwar zu Bedingungen, welche für die Actionäre recht vortheilhaft sind. Etwas complicirter liegen die Dinge bei der Pilsen-Priesener Bahn. Diese Bahn hat bei 9 000 000 fl. Actien nahezu 24 000 000 fl. Prioritäten, wovon die Hälfte erster und die Hälfte zweiter Emission, welche letztere bisher noch keine Zinsen haben. Ausserdem besteht ein Darlehen des Staates von 7 000 000 fl. und eine schwebende Schuld von 3 951 000 fl. Die Hauptinteressenten sind die Anglobank und die Leipziger Creditanstalt. Bei den bisherigen Pourparlers über die Verstaatlichung soll seitens der Interessenten für die Prioritäten eine Abfindung von 80 pCt. in 4 pCt. Goldprioritäten für 100 fl. verlangt worden sein. Seitens der Regierung wollte man jedoch auf diese Forderung nicht eingehen.

Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Mit 1. Februar 1884 wird die gegenwärtige Bezeichnung der Station Zsolna (Sillein) [A. V. T.] auf Uj-Zsolna abgeändert.

Mit 1. Februar 1884 wird die zwischen Galantha und Szered gelegene bisher blos für den Personen-, Gepäck- und Eilgüterdienst eingerichtete Station Gány auch für den unbeschränkten Frachtenverkehr eröffnet.

Ebenso wird vom genannten Tage ab die zwischen Szered und Nagyszombat gelegene Haltestelle Keresztúr-Apaj für den unbeschränkten Eilgut-, dann für den Frachtenverkehr in vollen Wagenladungen (Transporte lebender Thiere ausgenommen) eröffnet.

Oesterreichische Südbahn.

Die „N. Fr. Pr." schreibt: Die Südbahn wird im Jahre 1884 an neuen Linien voraussichtlich nur die Zweigbahn Spielfeld-Radkersburg ausführen. Ausserdem wird ein Erforderniss für die Fortsetzung der elektrischen Eisenbahn von Mödling bis in die Brühl, sowie für die Hôtelbauten in Abbazia und die Erweiterungsbauten bei dem Semmering-Hôtel vorhanden sein. Endlich dürfte mit den Anschaffungen von Betriebsmaterial, mit welchen vor einigen Tagen bereits begonnen wurde, in grösserem Ausmasse vorgegangen werden. Das Gesammterforderniss des Jahres 1884 für Investitionszwecke wird auf circa 4 000 000 fl. geschätzt. Im Jahre 1883 betrugen die ausserhalb des Betriebscontos bestrittenen Investitionsausgaben 2 640 000 fl, welcher Betrag aus den Reserven und den sonstigen Betriebssaldi gedeckt wurde. Auch im Jahre 1884 dürfte der gleiche Vorgang beobachtet werden, so dass die Südbahn voraussichtlich nicht gezwungen sein wird, an den Geldmarkt zu appelliren. Aus den Rechnungsabschlüssen der Südbahn ergiebt sich, dass die gesammten Investitionen der Unternehmung das eingezahlte Capital nicht unbeträchtlich übersteigen. In der Bilanz des Jahres 1882 war die Gesammtsumme des investirten Capitals mit 622 371 000 fl. ausgewiesen, das in Actien und Obligationen realisirte Capital der Gesellschaft betrug in Summe 608 384 000 fl., so dass die Investitionen um 13 987 000 fl. mehr betragen, als das eingezahlte Capital. Rechnet man hierzu die Investitionsausgaben des Jahres 1883, sowie das erwähnte Investitionspräliminare des Jahres 1884, zusammen im Betrage von 6 600 000 fl., so ergiebt sich, dass mit dem Ablaufe dieses Jahres die Investitionen das eingezahlte Capital um mehr als 20 000 000 fl. übersteigen werden. Die Südbahn ist berechtigt, neue Titres in diesem Betrage auszugeben; es besteht aber vorläufig nicht die Absicht, eine Emission wirklich vorzunehmen. Die Reserven, die Zinsen und Verloosungsrückstände, sowie andere Saldi reichen in ihrer regulären Höhe auch noch für die Bestreitung des diesjährigen Investitionsaufwandes aus. Die Zinsen und Verloosungsrückstände waren in der Bilanz vom 31. December 1882 mit 18 261 000 fl. ausgewiesen; der Reservefonds betrug damals 5 561 000 fl. und die Specialreserve für den Betrieb der Bahn Wien-Pottendorf-Wiener-Neustadt 708 000 fl.

Uebernahme der Strecke Szöny-Bruck.

Nach einer Mittheilung des „Nemzet" sind Verhandlungen im Zuge, damit die Ungarischen Staatsbahnen die Linie Szöny-Bruck schon im März laufenden Jahres (statt im Juni) von der Oesterreichischen Staatsbahn übernehmen können. Es soll dies mit Rücksicht auf nöthige Umänderungen geschehen, welche die Ungarischen Staatsbahnen auf der Strecke im Hinblicke auf den Schnellzugsverkehr vornehmen wollen.

Bescheid betreffend die Ermässigung der Zuckertarife.

Das Handelsministerium eröffnete der Prager Handelskammer in Erledigung ihrer Eingabe, betreffend die Erwirkung ermässigter Zuckertarife, dass am 7. December 1883 dieserhalb eine Conferenz der betheiligten Bahnen stattfand, bei welcher Gelegenheit der Oesterreichischen Nordwestbahn nahegelegt wurde, die Reducirung der Bahn- und Schifffahrttarife aus Böhmen nach Hamburg in Erwägung zu ziehen; weiter wurden hinsichtlich des Zuckerverkehrs aus Böhmen und Mähren nach Triest loco und nach den verschiedenen überseeischen Plätzen wesentliche Ermässigungen der Bahnfrachten in Aussicht genommen, welche in den ehethunlichst zu etablirenden Ausnahmetarifen Aufnahme finden werden; hierbei soll beispielsweise für den Zuckerexport nach den via Gibraltar westlich zu erreichenden Europäischen Häfen, ferner im Verkehr mit Amerikanischen und Afrikanischen Seeplätzen der Oesterreichisch-Ungarisch-Spanisch-Brasilianische Tarif vom 1. September 1883 zur Anwendung gelangen.

Vorlagen von Nachweisungen bezüglich der Verwendung von Stahlschienen.

Mit der Zunahme der Verwendung von Stahlschienen auf den Linien des Oesterreichischen Eisenbahnnetzes erscheint zufolge des Erlasses der Oesterreichischen General-Inspection vom 18. v. M. die Evidenzhaltung der mit diesem Material belegten und jährlich neu hinzukommenden Bahnstrecken von Wichtigkeit. Es wurden daher die Verwaltungen ersucht, für die ihnen unterstehenden Bahnlinien, exclusive der Schleppbahnen, längstens bis Ende März 1884 bekannt zu geben, welche Länge die bereits bis zum Schlusse des Jahres 1883 mit Stahlschienen belegten Strecken der currenten Bahn besitzen und welche Längen noch mit Eisenschienen belegt sind. Ausserdem ist die Totallänge der Nebengeleise in sämmtlichen Stationen unter Einem mitzutheilen und ist hierbei gleichfalls anzugeben, welche Längen mit Stahl- resp. Eisenschienen gegenwärtig belegt sind. Sämmtliche Daten sind auch in Zukunft und zwar jährlich mit dem Ausweise über die für Oberbauzwecke verwendeten Stahl- und Eisenmaterial-Quantitäten, nach dem jeweiligen Stande richtig gestellt, längstens bis Ende März des Gegenstandsjahres einzusenden und ist hierbei die im jeweiligen Ausweise über die Länge der Oesterreichischen Eisenbahnen eingehaltene Eintheilung und Reihenfolge beizubehalten, welche Zusammenstellung für das Jahr 1883 demnächst im „Centralblatte für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt" zur Veröffentlichung gelangen wird.

Localbahn Fehring-Fürstenfeld.

Im Abgeordnetenhause ist ein Gesetzentwurf eingebracht worden, betreffend die Zugeständnisse und Bedingungen für den

Stationen der Oberschlesischen Eisenbahnstrecken.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandstationen, sowie die betheiligten Verband-Verwaltungen.

Von letzteren sind auch die betreffenden Tariftabellen, soweit der Vorrath reicht, unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 30. Januar 1884.
Im Auftrage der Verband-Verwaltungen:
Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (290)

Für die **Beförderung von Torfstreu** zum See-Export in Wagenladungen von 10000 kg von den Stationen Meppen und Papenburg nach den Stationen Emden, Leer und bezw. Papenburg wird vom 10. Februar d. J. ab unter bestimmten Bedingungen eine Ermässigung der tarifmässigen Frachten im Rückerstattungswege gewährt. Das Nähere ist bei den betreffenden Güter-Expeditionen zu erfahren.

Köln, den 29. Januar 1884. (291)
Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrhein.).

Grossherz. Badische Staatseisenbahnen. Mit dem 1. Februar l. J. tritt der I. Nachtrag zu den Allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification vom 1. October 1883 für den internen Güterverkehr der Schweizerischen Eisenbahnen und den directen Verkehr derselben unter sich und mit den Stationen Basel Badischer Bahnhof, und Waldshut in Kraft. Exemplare des Nachtrags sind bei den Güterexpeditionen in Basel und Waldshut unentgeltlich zu erhalten.

Karlsruhe, den 30. Januar 1884.
Generaldirection. (292)

Oberhessische Eisenbahnen. Mit dem 1. Februar d. J. wird der **Hessisch-Rheinisch - Westfälische Verbands - Gütertarif** vom 1. September 1878, soweit derselbe noch für den Verkehr zwischen Oberhessischen Stationen und den Stationen der Strecke Gerstungen - Guntershausen zu Kraft besteht, aufgehoben. An Stelle desselben gelangen anderweite directe Tarifsätze im Mitteldeutschen Eisenbahnverband zur Einführung, bezüglich welcher die Verbandsstationen Auskunft geben.

Giessen, den 23. Januar 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Direction der Oberhessischen Eisenbahnen. (293)

Am 1. Februar cr. wird die an der Strecke Troisdorf-Niederlahnstein zwischen den Stationen Hönningen und Leutesdorf errichtete Haltestelle Rheinbrohl für den **Personen-, Gepäck- und Güterverkehr** eröffnet.

Die mit dem genannten Tage zur Einführung gelangenden bezüglichen Personen-Fahrpreise und Gepäcktaxen sind am Billetschalter zu Rheinbrohl, die im Localverkehr Köln (rechtsrhein.) und im Rheinischen Nachbarverkehr in Kraft tretenden bezüglichen Gütertarifsätze bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 25. Januar 1884. (294)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische).

Am 1. Februar d. J. tritt zu den Heften 1 und 2 des Gütertarifs für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Köln (rechtsrheinisch)** einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Erfurt** und der Thüringischen Privatbahnen sowie den Stationen **Dietzhausen, Rohr und Suhl** des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg andererseits je der Nachtrag I in Kraft, enthaltend u. a. Tarifkilometer für die neu aufgenommenen Stationen Barneck und Seebach des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt, Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Grossbreitenbach und Neustadt-Gillersdorf der Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ebeleben und Schernberg Bahnhof, der Hohenebra-Ebelebener Eisenbahn, Aufnahme der Station Wetzlar in den Ausnahmetarif 5 für Roheisen sowie Berichtigungen.

Verkaufspreis 0,10 *M.* für jeden Nachtrag.

Köln, den 28. Januar 1884. (295)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische).

Die im Nachtrag II zum Staatsbahn-Gütertarif **Frankfurt a/M.-Oberschlesien** enthaltene Bestimmung bezüglich der Verkehrsbeschränkungen auf den Haltestellen Karschau und Kurtwitz der Oberschlesischen Bahn kommt in Wegfall. Die Entfernung Weiskirchen-Kurtwitz beträgt 824 statt 424 km.

Frankfurt a/M., den 22. Januar 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königl. Eisenbahndirection. (296)

Mit sofortiger Gültigkeit wird die im **Cottbus-Grossenhain-Sächsischen Verbands-Tarif** für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren als Norm für eine halbe Wagenladung Ferkel oder sonstige kleine Thiere angegebene höchste Stückzahl von 40 auf **50** festgesetzt.

Berlin, den 28. Januar 1884.
Königl. Eisenbahn-Direction, zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen. (297)

Niederschlesischer-Steinkohlen-Verkehr. Am 15. Februar cr. kommt zu dem Ausnahme-Tarif für Steinkohlen und Kokes aus dem Waldenburger und Neuroder Revier nach Stationen der Mährisch-Schlesischen Centralbahn via Glatz vom 15. Februar 1882 ein Nachtrag II zur Einführung. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für die Stationen der Strecke Olmütz-Kriegsdorf und für Station Troppau M. S. C. Exemplare des Nachtrages sind durch die betheiligten Güter-Expeditionen und das Auskunftsbureau, hier C., Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, den 28. Januar 1884.
Königl. Eisenbahn-Direction. (298)

Am 1. Februar d. Js. kommt für **Locomotiventransporte** von Leipzig (Dresdener Bahnhof) nach Königsberg i. Pr. ein directer Frachtsatz von 23,74 *M.* pro Tonne zur Einführung.

Dresden, am 28. Januar 1884.
Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky. (299)

Sächsisch-Thüringischer Verbands-Vieh- etc. Verkehr. Mit dem 10. Februar 1884 treten für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Verkehr zwischen Hohenstein-Ernstthal einerseits und der Stationen Apolda, Eisenach, Erfurt, Gerstungen, Gotha, Naumburg a. S., Neustadt a. O., Pegau, Pössneck, Reuden, Teuchern, Triptis, Weissenfels und Weimar andererseits directe Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die genannten Dienststellen.

Erfurt, den 24. Januar 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königl. Eisenbahn-Direction. (300)

Für **Kohlentransporte** in Wagenladungen von 10 000 kg pro Wagen, welche mit directen Frachtbriefen nach Suhl zur Beförderung kommen, werden vom 1. Februar d. Js. an für die diesseitigen Strecken folgende Transitfrachten im Bayerisch-Sächsischen Verkehre berechnet (pro 100 kg):

Zwickau-Hof trans. . . . 27 *₰*
Oelsnitz b. L.-Hof trans. . . 32 „
Lugau-Hof trans. . . . . 34 „

Die für die Anschlussstrecken zu berechnenden Frachten sind bei den diesseitigen betheiligten Güterexpeditionen zu erfragen.

Dresden, den 26. Januar 1884.
Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky. (301)

Mit dem heutigen Tage treten im **Ostdeutsch - Oesterreichischen Verbande** für den Transport von Grubenhölzern bis 6 Meter und über 6 Meter Länge von Stationen der Mährisch-Schlesischen Centralbahn nach Waldenburg (Königl. Eisenbahn-Direction Berlin und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn) bei Aufgabe von 10 000 kg bezw. für Langholz über 6 Meter lang bei Aufgabe von 20 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder bei Zahlung der Fracht für dieses Quantum directe Ausnahmefrachtsätze in Kraft, welche Ermässigungen gegen die bestehenden Sätze gewähren. Die Ermässigungen beruhen auf der Einrechnung niedrigerer Frachtsätze Seitens der Mährisch-Schlesischen Centralbahn. Ueber die Höhe der Frachtsätze giebt die Güter-Expedition Waldenburg sowie das diesseitige Verkehrs-Bureau Auskunft.

Breslau, den 29. Januar 1884.
Königl. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, (302)
als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 1. Februar 1884 n. St. ab werden **im Russisch - Böhmischen Flachs - Verkehr** die Frachtsätze vom Schnittpunkt 1 westlich in der Tarif-Tabelle I und vom Schnittpunkt westlich in den Tarif-Tabellen II bis IV des vom 1. Januar 1883 n. St. gültigen Tarifs, sowie in der Tarif-Tabelle II des Anhanges zum genannten Tarif bei den Stationen Altpaka um 0,03 *M.*; Altstadt, Arnau, Böhm. Skalitz, Freiheit, Hohenelbe, Josephstadt-Jaroměř, Königinhof, Neupaka, Pilnikau, Schwadowitz und Starkenbach um je 0,02 *M.* pro 100 kg ermässigt.

Bromberg, den 26. Januar 1884.
Königl. Eisenbahn-Direction (303J)
als geschäftsführende Verwaltung.

Den Adressaten von **Maissendungen,** welche diesen Artikel nach den vom 13/1. Januar 1884 giltigen Tarif beziehen, wird gestattet, in Prostken die ursprüngliche Bestimmungsstation abzuändern und einen neuen Adressaten zu bestimmen, sofern die neue Station in dem Tarif vom 13./1. Januar cr. als Verbandstation aufgeführt und eine Station des Directionsbezirks Bromberg oder der Tilsit-Insterburger Bahn ist. Entsprechende Anträge sind unter Beifügung des Russischen Duplicatfrachtbriefes als Legitimation rechtzeitig an die Güter-Expedition zu Prostken zu richten. Adressat übernimmt durch eine solche Disposition die Haft für die Fracht und für sonstige daraus entstehenden Verbindlichkeiten.

Bromberg, den 28. Januar 1884. (304J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

In Folge der am 21. Januar cr. stattgefundenen Eröffnung der Strecke Tubize-Virginal der Belgischen Staatsbahnen sind die Stationen Clabecq und Virginal in den **Bergisch - Märkisch - Belgischen Verbands-Gütertarif** vom 1. Januar 1880 aufgenommen worden.

Näheres ist bei den Versandstationen, sowie bei unserm Tarifbureau hier in Erfahrung zu bringen.

Elberfeld, den 29. Januar 1884. (305)
Königliche Eisenbahndirection.

Im **Sächsisch - Südwestdeutschen Verbande** kommen am 1. Februar d. J. für den Verkehr zwischen Karlsdorf (Badische Staatsbahn) und Gera, Leipzig (Bayer. und Dresdn. Bhf.), Plagwitz-Lindenau, Zeitz,

Dresden-Alt- und Neustadt, Elsterwerda, Görlitz, Kamenz und Zittau der Sächsischen Staatsbahn directe Frachtsätze zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft ertheilen.
Dresden, am 31. Januar 1884. (306)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Februar d. J. treten im **Bayerisch-Sächsischen Güterverkehre** directe Frachtsätze zwischen Zeitz und Harsdorf in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Expeditionen Auskunft ertheilen.
Dresden, am 31. Januar 1884. (307)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Bis auf Weiteres wird im Localverkehre der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen und der in Verbindung mit denselben verwalteten Privateisenbahnen bei der Beförderung von **Langeisen, eisernen Trägern und dergl.** auf gekuppelten Langholzwagen der tarifmässigen Frachtberechnung ausnahmsweise nur das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch 10 000 kg pro Frachtbrief zu Grunde gelegt.
Dresden, am 28. Januar 1884.
Königliche General-Direction der Sächsischen Staats-Eisenbahnen.
von Tschirschky. (308)

Im Anschluss an die Bekanntmachung vom 8. d. M. bringen wir noch zur öffentlichen Kenntniss, dass bei der Liquidation der Rückvergütungsbeträge auf **Braunkohlensendungen** von Stationen der Aussig - Teplitzer, Dux - Bodenbacher und Pilsen - Priesener Bahn nach Riesa ausser den Originalfrachtbriefen auch die Original - Aufgabsrecepisse, welche noch keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, mit einzureichen sind. Die Einreichung der Liquidation und der zugehörigen Documente hat bis längstens Ende März 1885 bei der unterzeichneten Königlichen Generaldirection zu erfolgen und ist auf die Rückgabe der bedungenen Original-Aufgabsrecepisse zu verzichten.
Dresden, am 27. Januar 1884. (309)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Breslau - Schweidnitz - Freiburger Eisenbahn. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für den **Transport Niederschlesischer Steinkohlen und Coaks** aus dem Niederschlesischen Grubenrevier nach Stationen der Oesterreichischen Südbahn und Wien-Pottendorfer Eisenbahn vom 15. März 1882 für Station Neufeld treten am 15. März cr. ausser Kraft und werden vorläufig nicht ersetzt.
Breslau, den 30. Januar 1884. (310)
Directorium.

Wir beehren uns zur Kenntniss zu bringen, dass mit Gültigkeit vom 15. Februar 1884 ein neuer **Uebernahmetarif** zwischen Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn, der K. K. priv. Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau) und der K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn einerseits und dem Elbeumschlagsplatze Hafen-Rosawitz (bei Bodenbach) der Dux-Bodenbacher Eisenbahn andererseits in Kraft tritt.
Exemplare dieses Tarifes können bei der gefertigten Direction käuflich bezogen werden.
Smichow, im Januar 1884.
Die Direction
der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn,
im Namen (311)
der übrigen betheiligten Bahnverwaltungen.

Südwestrussisch - Oesterreichischer Verband. Die für das vergangene Jahr bestandenen Begünstigungen u. z. die ermässigten Frachtsätze für

a) Eisen
in Ladungen von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen bezw. Frachtzahlung hierfür
Podwoloczyska - Odessa Vauxhall . . . . . 71,42 Kop.
Podwoloczyska - Odessa Quarantaine . . . 77,52 „
Podwoloczyska - Elisabethgrad . . . . . 88,81 „
pro 100 kg;

b) Glas und Glaswaaren
in Ladungen von mindestens 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür
Podwoloczyska - Odessa Vauxhall . . . . . 108,22 Kop.
pro 100 kg;

c) Mineralwasser
in Ladungen von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen bezw. Frachtzahlung hierfür
Podwoloczyska - Odessa Vauxhall . . . . . 103,15 Kop
pro 100 kg; und

d) Schafwolle
in Ladungen von mindestens 3 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür
Odessa Vauxhall-Podwoloczyska . . . . . 108,11 Kop.
Odessa Quarantaine-Podwoloczyska . . . . 114,06 „
pro 100 kg wurden für das Jahr 1884 prolongirt.
Wien, den 26. Januar 1884. (312)
Die Generaldirection der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn.

Galizisch-Süddeutscher Getreideverkehr. Mit Giltigkeit vom 15. Februar c. gelangt der II. Nachtrag zu Heft III des obbezeichneten Verkehres zur Einführung, welcher unter Anderem auch die Aufnahme directer Frachtsätze für Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl etc. im Verkehre mit Krakau (Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn) und Podwoloczyska (Station der Galiz. Carl-Ludwigbahn) und zwar rücksichtlich letzterer Station auch für derlei Transitsendungen Russischer Provenienz, enthält.
Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verbandstationen und bei den betheiligten Verbandverwaltungen käuflich zu beziehen.
Wien, den 29. Januar 1884. (313)
Die Generaldirection der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn
im Namen der Verbandverwaltungen.

Galizisch - Norddeutscher Getreideverkehr. Mit Giltigkeit vom 15. Februar 1884 gelangt für den obgenannten Verkehr der
Zweite Nachtrag zum Tarifhefte 1 (Verkehr nach den Deutschen Seehafenstationen) und der
Vierte Nachtrag zum Tarifhefte 2 (Verkehr mit den Deutschen Binnenstationen bezw. Deutsch - Oesterr. Grenzstationen)
zur Einführung.
Diese Nachträge enthalten nebst der Aufnahme neuer Galizischer Stationen in den Kleietarif und anderweitigen Tarifmodificationen noch neu berechnete Frachtsätze im Verkehre von Galizien und von Brody trans. und Podwoloczyska trans. für Russische Provenienzen nach den Seehafenstationen transito seewärts, unter Erweiterung auf die Station Swinemünde und auf neue Galiz. Stationen, wodurch die bezüglichen Frachtsätze des dermalen bestehenden Seeexporttarifes, sofern dieselben höher, zum 15. Februar 1884, sofern dieselben jedoch niedriger, zum 15. April 1884, zur Aufhebung gelangen.
Exemplare der vorstehenden Tarifnachträge können zu den auf dem Titelblatte derselben angegebenen Preisen bei den Verbandstationen und an den Directionssitzen der betheiligten Bahnen bezogen werden.
Wien, den 29. Januar 1884. (314)
Die Generaldirection der K. K. pr. Galiz. Carl-Ludwigbahn
im Namen der Verbandverwaltungen.

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn-Directions-Bezirk Erfurt. Am 1. Februar cr. tritt zum Tarifband III des Verbandes Thüringischer Bahnen der Nachtrag VIII in Kraft, enthaltend Erweiterung der directen Abfertigung von Personen- und Reisegepäck im Verkehr zwischen den Stationen der Strecke Gerstungen-Cassel und den Stationen der ehemaligen Thüringischen Strecken.
Näheres durch die Billetexpeditionen.
Erfurt, den 26. Januar 1884.
Königl. Eisenbahn-Direction. (315)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Mit 5. Februar l. J. gelangt der Nachtrag I zum Tarife des **Deutsch-Skandinavischen Personenverkehres,** giltig vom 1. Januar l. J., zur Einführung.
Exemplare liegen bei der unterfertigten Generaldirection zur Einsicht bereit.
Wien, am 22. Januar 1884.
Die General-Direction. (316)

Zu unserm **Local - Personen- und Gepäcktarif** ist ein Nachtrag IV erschienen, welcher die Bestimmung enthält, dass ein Retour- oder Rundreisebillet, mit welchem eine Fahrpreisermässigung verbunden ist, zur Rück- resp. Weiterreise nur für diejenige Person gültig ist, welche mit demselben die Reise begonnen hat. Der Nachtrag kann von unsern sämmtlichen Stationen bezogen werden.
Neumünster, den 29. Januar 1884.
Die Direction der Westholsteinischen Eisenbahn-Gesellschaft. (317)

IV. Submissionen.

Submission auf Lieferung von 96 000 Stück eichenen Bahnschwellen, 25 000 Stück kiefernen Bahnschwellen und 4 820 Stück eichenen Weichenschwellen; Termin am 19. Februar 1884 Vormittags 11 Uhr im Geschäftslocal des diesseitigen Materialien - Büreaus, Fürstenwallstrasse No. 10 hierselbst. Offerten müssen bis zu diesem Termin frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift: „Submission auf Bahn- und Weichenschwellen" versehen, an das bezeichnete Büreau eingereicht werden. Die Bedingungen können daselbst eingesehen, auch gegen Einzahlung von 1 ℳ angefordert werden.
Magdeburg, den 31. Januar 1884.
Königl. Eisenbahn-Direction. (318)

Dampfmaschine zu verkaufen. Eine stehende Hochdruck-Dampfmaschine, gebraucht, jedoch in gutem Zustande, bestehend aus:
einem Cylinder mit Expansion ohne Condensation, mit über dem Cylinder liegender Curbelwelle, auf der das 3 700 mm grosse Schwungrad sitzt, soll verkauft werden.
Kolbendurchmesser 360 mm, Hub 1000 mm. Tourenzahl 30 per Minute. Stärke 12—15 Pferdekräfte. Ganze Höhe incl. Schwungrad 5 880 mm.

Die Maschine steht in hiesiger Centralwerkstätte, Auskunft ertheilt unser Maschinen-Ingenieur dahier.

Angebote wollen bis Ende Februar l. J. an uns gerichtet werden.

Darmstadt, den 12. Januar 1884. (319)
Direction der Main-Neckar-Bahn.

Dänische Staatsbahnen in Jütland und Fünen. Die Lieferung von 4 000 t Stahlschienen und ca. 377 t Verbindungstheile soll im Submissionswege vergeben werden.

Die massgebenden Bedingungen werden den Herren Fabrikanten auf Verlangen kostenfrei zugestellt.

Schriftliche Offerten — mit ausdrücklicher Anerkennung der Bedingungen — sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Mittwoch, den 20. Februar d. J. an das unterzeichnete Directorat einzureichen.

Man verpflichtet sich nicht, die billigste oder überhaupt eine der Offerten zu acceptiren.

Aarhaus, den 22. Januar 1884. (320)
Das Directorat der Dänischen Staatsbahnen in Jütland und Fünen.

Staatsbahnen von Neu Süd Wales. Submission auf Herstellung und Lieferung von 150 000 Tonnengewicht Stahlschienen. Für Hammerwerkbesitzer, Unternehmer und sonstige Interessenten. Die Regierung von Neu Süd Wales, von dem Wunsche ausgehend, die Entwicklung der einheimischen Eisenhütten und Eisen- und Stahl-Industrie zu begünstigen, ladet zur Subscription auf Lieferung von in der Colonie herzustellenden 150 000 t Stahlschienen ein.

Versiegelte und aussen mit der Aufschrift „Tenders for the Manufacture and supply of 150 000 t of Steel Rails" versehene Offerten werden auf dem Bureau des Agent General of New South Wales, Westminster Chambers, Victoria Street London SW bis spätestens zum 30. November 1884 und auf dem Public Works Office in Sydney spätestens bis zum 10. Februar 1885 entgegengenommen, an welch' letzterem Tage um 11 Uhr Vormittags deren Eröffnung an letztgenannter Stelle erfolgt.

Jede Offerte muss als Garantie für die Ernstgemeintheit des Antrags von einem Bankdepositenscheine über £ 1000 (Ein tausend Pfund Sterling) zu Gunsten des Eisenbahncommissärs begleitet sein. Dieses Depot wird sofort nach Declaration der Offerten an die in letzteren nicht erfolgreichen Subscribenten retournirt, dagegen wird das Depot desjenigen Subscribenten, an welchem der Zuschlag erfolgt, als Sicherheit für die richtige Ausführung des Contracts zurückgehalten. Offerten, welche von einem derartigen Depot nicht begleitet sind, werden als nicht ordnungsgemäss absolut verworfen.

Gedruckte Subscriptionsbedingungen und vorläufige Details sind auf Verlangen von dem Büreau des Commissioner for Railways in Sydney sowie von dem General Agent of New South Wales, Westminster Chambers, Victoria Street London SW erhältlich.

Die Lieferung der Schienen hat spätestens am 1. December 1886 zu beginnen und darf nicht weniger als 15 000 t pro Jahr betragen.

Subscribenten müssen in ihren Offerten volle und ausführliche Mittheilungen über die von ihnen beabsichtigten Fabrikationsmethoden, sowie darüber machen, ob sie im Stande sein würden zu noch näher zu vereinbarenden Bedingungen die Lieferung der von Zeit zu Zeit für die contractlich zu liefernden Schienen nöthigen Weichen, Kreuzungen, Laschenschienen, Schliessbaken etc. ebenfalls zu übernehmen.

Auch müssen dieselben angeben, ob sie die Schienen nur von einheimischem Material oder auch und bis zu welchem Umfange von importirtem Material herzustellen beabsichtigen, unter separater Anführung des Preises pro Tonne in jedem Falle.

Da es nicht wahrscheinlich, dass Interessenten Verpflichtungen der obigen Natur eingehen werden, ohne sich zuvor durch persönliche Inaugenscheinnahme von der Lage und Ausdehnung des in Neu Süd Wales befindlichen, zur Herstellung des Eisens nöthigen Rohmaterials zu überzeugen, so wird von Seiten des Unterstaatssecretairs des Bergwerk-Departements in Sidney, sowie des Agent General of New South Wales, Westminster Chambers, Victoria Street London SW auf Verlangen jede gewünschte Erleichterung oder Information gewährt und ebenso werden von den Staatseisenbahnen von Neu Süd Wales Freipässe an Bevollmächtigte von Subscribenten ausgestellt, welche sich von den Hülfsmitteln der Colonie zu überzeugen wünschen.

Zur Information der Interessenten sei noch bemerkt, dass nach offiziellen Berichten der Import von Eisen und Stahl inclusive des Bahnoberbau-Materials für Regierungs- und andere während der letzten zehn Jahre gebaute Bahnen innerhalb dieser Zeit für Neu Süd Wales und Victoria (welche beide Provinzen an einander grenzen und durch Eisenbahn verbunden sind) 1 250 000 Tonnengewicht betrugen.

Sydney, 1. October 1883. (321 D & C)
Departement der öffentlichen Arbeiten.
Abtheilung für Eisenbahnen.
Chas A. Goodchap, Eisenbahncommissär.

V. Verkauf von Altmaterialien.

Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft. Auf unsern Stationen lagert ein erhebliches Quantum alter Schienen, zu Geleisebauten nicht mehr tauglich, welches im Wege der Submission verkauft werden soll. Das Verzeichniss der auf den einzelnen Lagern zum Verkauf gelangenden Partien der Schienen nebst den Bedingungen des Verkaufs sind von unserer Canzlei hier, Berlinerstrasse 76, zu beziehen. Die Submission findet ebendaselbst Mittwoch, den 13. Februar, Mittags 12 Uhr statt.

Breslau, den 31. Januar 1884. (322)
Direction.

Eisenbahn-Directionsbezirk Berlin. Die auf dem Bahnhofe Pasewalk angesammelten, ausrangirten alten Oberbau- und Bau-Materialien, als: Schienen, Laschen, Laschenbolzen, Unterlagsplatten, Herzstücke, Guss-, Schmelz- u. Schmiedeeisen, Kupfer, Messing, Zinkblech, Eisendraht, Blei und Eisenblech sollen im Wege des Meistgebots zum Verkauf gestellt werden. Kauflustige wollen ihre versiegelten und mit der Aufschrift:

„Offerte zum Ankauf alter Materialien"

versehenen Offerten frankirt bis zum Freitag, den 15. Februar cr., Vormittags 11 Uhr an uns einreichen, zu welcher Zeit die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Reflectanten erfolgen wird.

Die Verkaufsbedingungen nebst Verzeichniss der Materialien liegen in unserem Bureau hier in den Dienststunden von Vormittags 9 bis 1 Uhr, ferner im Bureau des Berliner Baumarkts und in der Börsen-Registratur in Berlin zur Einsichtnahme aus, auch können dieselben nebst dem vorgeschriebenen Offerten-Formular auf portofreie Anfrage gegen Erstattung der Copialien mit 50 ₰ von unserem Bureau-Vorsteher Hintz hier, Lindenstrasse No. 19, 1 Treppe, in Empfang genommen werden.

Stettin, den 28. Januar 1884. (323)
Königliches Eisenbahn-Betriebs-Amt Stettin-Stralsund.

Am Montag, den 18. Februar cr., Mittags 12 Uhr werden in unserem Bureau Lindenstrasse 19 die im diesseitigen Amtsbezirk angesammelten alten Schienen und Metallabgänge öffentlich verkauft werden. Die Bedingungen nebst Nachweisung der zum Verkauf gestellten Materialien liegen in den Stationsbureaus zu Berlin (Stettiner Bahnhof), Stettin (Personenbahnhof), zu Stargardt i/P., Schivelbein, Cöslin, Stolp und Danzig hohe Thor, sowie in den Bureaus des Deutschen Submissions-Anzeigers und der Redaction der Allgemeinen Deutschen Submissionsberichte zu Berlin zur Einsicht aus, auch werden dieselben auf portofreie Requisition gegen Einsendung von 50 ₰ unfrankirt von uns übersandt.

Stettin, den 26 Januar 1884. (324 J)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt
(Eisenbahn-Directionsbezirk Bromberg).

VI. Vacanzen.

Gesucht werden
mehrere tüchtige, im Eisenbahn-Betriebsdienste **durchaus erfahrene**

Stations-Vorsteher und Assistenten.

Schriftliche Meldungen mit Angabe der bisherigen Thätigkeit und mit einfachen Zeugniss-**Abschriften**, welche nicht zurückgegeben werden, zu richten an die
Centralverwaltung für Secundärbahnen.
Herrmann Bachstein. (325 RM)
Berlin SW. Grossbeerenstr. No. 89.

Schweizerische Eisenbahnstatistik.

Von dem Drucksachen-Bureau der schweiz. Bundeskanzlei in Bern kann gegen Baarzahlung bezogen werden (Buchhandlungen erhalten Rabatt):

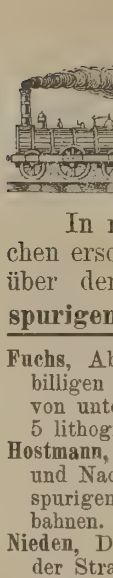
Statistische Mittheilungen über Anlage und Ausrüstung der schweiz. Eisenbahnen nach dem Bestand auf Ende 1882. 1. Lieferung . . Preis 3 Frcs.

Schweiz. Eisenbahnstatistik für das Jahr 1882. Band X . . . . Preis 4 Frcs.

Bern, den 26. Januar 1884.
Schweiz. Eisenbahndepartement.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. iur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Verlag der Polytechnischen Buchhandlung (A. Seydel) in Berlin W.,
Leipziger Strasse No. 8, im Eckhause der Wilhelmstrasse.



Eisenbahn-technische Literatur.

In meinem Verlage sind die nachstehenden Werkchen erschienen, welche **wichtiges Material** zu der **Frage** über den **Bau** und **Betrieb** von **normal-** oder **schmalspurigen Local-** und **Vollbahnen** geben:

Fuchs, Abtheilungs-Baumeister der Königl. Ostbahn, Beitrag zur billigen Gestaltung des Baues u. Betriebes normalspuriger Bahnen von untergeordneter Bedeutung. 28 S. Mit 26 Abbildungen auf 5 lithograph. Tafeln. 1880. 2 M.

Hostmann, Grossherzogl. Sächsischer Baurath in Halle, Die Vorzüge und Nachtheile der Schmalspurbahnen, insbesondere der schmalspurigen Strassenbahnen gegenüber den normalspurigen Secundärbahnen. 31 S. 1880. 1,50 M.

Nieden, Dr. Julius zur, Königl. Eisenbahn-Bau-Inspektor, Der Bau der Strassen und Eisenbahnen einschliesslich der für den Betrieb der Eisenbahnen erforderlichen Einrichtungen mit besonderer Berücksichtigung der bestehenden Gesetze, Reglements, Instruktionen etc. und unter Hinweis auf die in Zeitschriften etc. besprochenen ausgeführten Beispiele, sowie auf andere Quellen. Mit 540 Abb. in Holzschnitten und 3 Tafeln. 519 Seiten. gr. 8. 1878.
Ermässigter Preis geh. 8 M., elegant gebunden 9,50 M.

Plessner, Grossherzogl. Sächsischer Baurath in Gotha, Die Dampf-Strassenbahn von Eisenberg nach Crossen. Ihre Bau- u. Betriebsformen und Rathschläge für die Herstellung ähnlicher Localbahnen. 64 S. Mit 4 Tafeln. 1880. 2,— M.

— —, Noch ein Wort zur Anregung des Baues der Localbahnen u. Einrichtung eines billigen Eisenbahnbetriebes. 48 S. 8. 1875. 1 M.

— —, Die Herstellung der Local- und Secundärbahnen durch Zusammenwirken von Staat u. Gemeinden. 36 S. 8. 1877. 0,80 M.

— —, Anleitung zur Ermittelung der Betriebs-Einnahmen u. Ausgaben der Localbahnen von verschiedener Länge und Projections-Verhältnissen. 68 S. 8. 1883. geh. 2,50 M.

Rowan, Civil-Ingenieur in Kopenhagen, Ein System für Betrieb und Anlage von Localbahnen, nebst Beschreibung der Gribskovbahn (Dänemark). 56 S. Mit 14 Abbild. im Text. 1880. 2,50 M.

Schubarth, E. O., Landrath a. D., Ueber Strassenbahnen. Separat-Abdruck aus der „Secundärbahn-Zeitung" Jahrg. 1883. 24 S. 4. geh. 1,20 M.

Schwabe, H., Regierungs- und Baurath, Mittheilungen über die auf der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn stattgefundenen Versuchsfahrten mit dem Weissenborn'schen Dampfwagen (System Rowan). 24 S. Nebst zwei Abbildungen.

Hierzu ein Nachtrag: Ergebnisse des Dampfwagenbetriebes auf der Berliner Ringbahn. 9 S. 1879. geh. 1 M.

Wendland, Regierungs-Baumeister in Berlin, Veranschlagung der Betriebskosten von Primär- und Secundärbahnen. 48 S. Mit 2 Tabellen. 1881. 1 M.

— —, Die Paulinenaue—Neu-Ruppiner Eisenbahn (normalspurige Localbahn). 19 S. Hierzu 1 Blatt mit Zeichnungen. 1881. 1 M.

☞ Sämmtliche vorstehend genannte Broschüren sind zu beziehen durch alle Buchhandlungen des In- und Auslandes, oder auch **direct** durch die unterzeichnete Verlagshandlung, in welchem Falle mit der Bestellung kleinere Beträge in Briefmarken, grössere per Postanweisung erbeten werden. Zusendung nach auswärts erfolgt franco.

Polytechnische Buchhandlung A. Seydel
Berlin W., Leipziger Strasse No. 8.

Man wolle gefl. auch die andere Seite beachten!

Druck von A. Seydel & Cie., Berlin C., Neue Grünstr. 13.

Bau einer Localbahn von Fehring nach Fürstenfeld. Durch dieses Gesetz soll die Regierung ermächtigt werden, sich an der Capitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues einer Localbahn von der Station Fehring der Ungarischen Westbahn nach Fürstenfeld mit einer Schleppbahn zur dortigen Aerarialtabakfabrik durch Uebernahme von Stammactien der für diese Localbahn zu bildenden Actiengesellschaft im Betrage von vierhundertfünfundzwanzigtausend (425 000) Gulden Oesterreichischer Währung in Noten zum Paricourse zu betheiligen. Diese Betheiligung des Staatsschatzes ist an die Bedingungen geknüpft, dass a) vom Lande Steiermark dem Bahnunternehmen ein jährlicher Beitrag von 3 000 fl. auf die Dauer von zehn Jahren vom Zeitpunkte der Betriebseröffnung zugesichert wird, dass ferner b) die Beschaffung des restlichen Baucapitals, von welchem höchstens 605 000 fl. in Prioritätsactien ausgegeben werden dürfen, seitens der Interessenten ohne Belastung des Staatsschatzes derart sichergestellt wird, dass hierfür, sowie für das Auslangen mit dem Gesammtcapitalsbetrage von 1 055 000 fl. die künftigen Concessionäre die Haftung zu übernehmen haben, und dass c) die Dividende, welche den Prioritätsactien gebührt, bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividendenbezug eintritt, nicht höher als mit fünf Procent bemessen werde.

Die Arlbergbahn und Ungarn.

Trotzdem die Verwaltung der Ungarischen Staatsbahnen bezüglich Ueberlassung des Verkehrs vom linken Donau-Ufer an die Südbahnroute nach dem Arlberg noch immer Schwierigkeiten erhebt, kann dennoch nicht daran gezweifelt werden, dass es der Direction für Staatseisenbahnbetrieb, welche die Verhandlungen führt, gelingen werde, die Ungarn zur Nachgiebigkeit zu bewegen. Die Alfölder Verkehre liegen unzweifelhaft im Bereiche der Südbahn und könnten somit die Ungarischen Staatsbahnen, obwohl sie von der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn und der Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft unterstützt werden, gegen die vereinigte Südbahn und die westlichen Staatsbahnen nur mit grossen Opfern diese Verkehre behaupten. Im Interesse der Direction für Staatseisenbahnbetrieb liegt es aber, die Südbahn energisch zu unterstützen, weil, im Falle es gelingt, den Alföldverkehr über Budapest zu lenken, ein grösserer Antheil an demselben von der Arlbergbahn an die Bayerischen Bahnen abgegeben werden müsste.

Combinirte Land- und Schifffahrtstarife.

Die Massnahmen zur Hebung des Triester Verkehrs reifen stetig trotz des geringen Entgegenkommens der zur Mithülfe berufenen Factoren der Hafenstadt. Der Vollendung des neuen Hafens ist, wie bereits in dieser Zeitung berichtet wurde, die Etablirung einer directen und regelmässigen Schifffahrtslinie Triest-Newyork auf Grund combinirter, äusserst ermässigter Land- und Schifffahrtstarife gefolgt, und sind ferner für den Triest-Oesterreichischen Verkehr wie der Südbahn im Verein mit den Oesterreichischen Hinterbahnen Tarifbegünstigungen publicirt, die beinahe an die Grenze der Selbstkosten streifen. Diese Fürsorge des Staates und der Oesterreichischen Eisenbahnen wurde jedoch von der Stadt Triest nicht mit Anerkennung begrüsst; es geschieht ihrerseits alles, um diesen Neuerungen entgegenzutreten. Trotzdem wurde, um den überseeischen Handel nicht allzulange unter den Folgen dieser Misshelligkeiten leiden zu lassen, die Südbahndirection veranlasst, mit einem der Englischen Consortien, die sich um die Concessionirung der projectirten westlichen Schifffahrtslinien beworben, auf Grund der bereits im Frühjahre vorigen Jahres getroffenen Vereinbarungen ein Abkommen zu schliessen, um wenigstens einige der wichtigsten transatlantischen Verbindungen activiren zu können.

Generalversammlung der Internationalen Waggonleihgesellschaft.

Der in dieser Versammlung zur Verlesung gelangte Geschäftsbericht enthält bereits bekannte Daten. Die Direction beantragt, vom Reingewinne von 285 286 fl. zunächst die 5 pCt. Verzinsung des Actiencapitals mit 80 000 fl. abzuziehen und vom Restbetrage 10 264 fl. dem Reservefonds zuzuwenden. Die Actionäre erhalten im Ganzen eine 12 pCt. Verzinsung. 40 000 fl. sollen zur Stärkung des ausserordentlichen Reservefonds verwendet, 12 229 fl. auf neue Rechnung vorgetragen werden. Diese Anträge wurden angenommen und der Verwaltung das Absolutorium ertheilt.

Börsennotiz und Coursbericht.

Die freundliche Stimmung wurde zum Schlusse der Woche etwas abgeschwächt, weil man energische Massnahmen der Regierung gegen die Arbeiterbewegung befürchtet; doch dürfte sich die bessere Tendenz bald wieder behaupten. Favorisirt waren fast alle jungen Eisenbahnen, während die älteren manchen Coursschwankungen zumeist ohne Ursache unterlagen. So stieg Nordbahn auf 2575, dagegen fiel Nordwest (185), Elbethal (200,25), Oesterreichische Staatsbahn (317,25) und Südbahn (142,75). Prioritäten blieben fast unverändert.

Das Niederländische Eisenbahnnetz am 1. Januar 1884.

I. Eisenbahnen.

Das gesammte Niederländische Eisenbahnnetz umfasste am 1. Januar 1884 2 119 km, wovon 1 160 km Staatsbahnen und 959 km Privatbahnen sind.

Das Staatseisenbahnnetz umfasste folgende Linien:

a) in Betrieb bei der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen: km

	Linie	km
1.	Arnheim-Zutfen-Deventer-Zwolle-Meppel-Heerenveen-Leeuwarden	168
2.	Harlingen-Franeker-Leeuwarden-Groningen-Winschoten-Neuschanz-Landesgrenze	128
3.	Leeuwarden-Sneek	23
4.	Meppel-Hoogeveen-Assen-Groningen	77
5.	Zutfen-Goor-Hengeloo-Enschede-Landesgrenze	60
6.	Zwolle-Almeloo	45
7.	Arnhem-Nymegen	19
8.	Nymegen-Venloo	59
9.	Maastricht-Roermond-Venloo-Helmond-Eindhoven-Bokstel-Tilburg-Breda	180
10.	Roosendaal-Bergen op Zoom-Goes-Arnemuiden-Middelburg-Vlissingen	76
11.	Utrecht-Kuilenburg-Geldermalsen-Bommel-Herzogenbusch-Bokstel	60
12.	Gorinchem-Geldermalsen-Elst mit Anschlussbahn von Valburg nach Kessen-Bemmel	72
13.	Breda-Moerdyk	18
14.	Zwaluwe-Dordrecht-Rotterdam mit Zweigbahn nach dem Güterbahnhof in Rotterdam	37
15.	Zwaluwe-Zevenbergen	8
16.	Zevenbergen-Oudenbosch-Rosendaal-Landesgrenze	23
17.	Breda-Roosendaal	24
	Zusammen	1 077

b) von obengenannter Gesellschaft verpachtet an die Linksrheinische Eisenbahndirection und an die Eisenbahndirection in Elberfeld:

18.	Venloo-Landesgrenze	3

c) in Betrieb bei der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft:

19.	Helder-Alkmaar-Uitgeest-Zaandam-Amsterdam	80
	Im Ganzen	1 160

Die Privatbahnen vertheilen sich wie folgt:

Holländische Eisenbahn:

a) eigene Linien: km

Amsterdam-Haarlem-Leiden-Haag-Rotterdam	84
Haarlem-Uitgeest	18
Amsterdam-Hilversum-Amersfoort-Zutfen	106
mit der Zweigbahn Hilversum-Utrecht	18

b) gepachtete Linien:

Zutfen-Winterswyk	43

Niederländische Rheinbahn:

a) eigene Linien: km

Amsterdam-Breukehlen-Utrecht u. Arnhem-Zevenaar-Landesgrenze	112
Verbindungsbahn Breukelen-Harmelen	8
Utrecht-Harmelen-Woerden-Gouda-Rotterdam	53
Gouda-Haag	28

b) gepachtete Linien:

Leiden-Woerden	33

Niederländische Centralbahn:

Utrecht-Zwolle-Kampen	102

Niederländische Südostbahn:

Tilburg-Herzogenbusch-Nymegen	65

Nordbrantisch-Deutsche Eisenbahn:

Bokstel-Landesgrenze	52

Niederländische Strecken:

der Almeloo-Salzberger Bahn (Almeloo-Hengeloo-Landesgrenze)	33
der Lüttich-Limburger Bahn (Eindhoven-Landesgrenze)	17
der Eisenbahn von Aachen nach Mastricht	35
der Eisenbahn von Lüttich nach Mastricht	12
der Eisenbahn von Mechelen nach Terneuzen	24
der Eisenbahn von Gent nach Terneuzen	14
der Eisenbahn von Aerschot nach Tilburg	23
der Eisenbahn von Antwerpen nach Gladbach	48
der Venloo-Hamburger Bahn	5
der Eisenbahn von Nymegen nach Cleve	14
der Eisenbahn von Zevenaar nach Cleve	5
der Eisenbahn von Neuschanz nach Ihrhove	1
Localbahn von Haarlem nach Zandvoort	6
Im Ganzen	959

Im Bau begriffen oder zum Bau vorbereitet sind die Staatsbahnen:

1. Dordrecht-Gorinchem (Strecke der Linie Dordrecht-Elst),
2. Amersfoort über Veenendal, Rhenen, Kesteren zum Anschluss an die Linie Dordrecht-Elst nach Nymegen, 33 km,

3. Zaandam über Purmerend, Hoorn nach Enkhuizen, 49 km,
4. Stavoren über Hindelopen nach Sneek (Strecke der Linie Stavoren-Leeuwarden),
5. Zwaluwe-Herzogenbusch, 47 km,
6. Rotterdam über Vlaardingen und Maassluis nach Hoek van Holland,
7. Groningen-Delfzyl, 38 km;

und die Localbahnen:

1. Winterswyk-Zevenaar
2. Winterswyk-Hengeloo-Enschede mit Zweigbahn nach Kuurlo } Geldersch-Overyselsche Localbahn-Gesellschaft,
3. Loo-Apeldoorn-Deventer-Almelo
4. Apeldoorn-Dieren
5. Apeldoorn-Hattum } Königl. Niederländische Localbahn-Gesellschaft „Willem III".

II. Dampftramways.

In Betrieb am 1. Januar 1884:

1. Dieren-Doesburg-Doetinchem (Geldersche Dampftramway-Gesellschaft), 16 km,
2. Wageningen-Ede (Niederländische Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft), 8 km,
3. Amsterdam-Muiden-Naarden (Gooische Dampftramway-Gesellschaft),
4. Rotterdam-Delfshaven (Rotterdamer Tramway-Gesellschaft),
5. Haag-Scheveningen (Niederländische Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft), 5 km,
6. Leiden-Haarlem (Nord-Südholländische Dampftramway-Gesellschaft), 28 km,
7. Leiden-Katwyk (Rynlandsche Dampftramway Gesellschaft), 9 km,
8. Breda-Oosterhout-Dongen (Süd-Dampftramway-Gesellschaft), 9,3 km,
9. Tilburg-Waalwyk (Nordbrabantische Dampftramway-Gesellschaft), 20 km,
10. Herzogenbusch-Helmond,
11. Middelburg-Vlissingen (Société anonyme des chemins de fer économiques Néerlandais in Brüssel), 8 km,
12. Kerkerade-Simpelveld (Aachen Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft),
13. Beverwyk-Wyk aan Zee (Holländische Eisenbahn-Gesellschaft),
14. Haag-Loosduinen-Naaldwyk-s'Gravesande (Holländische Eisenbahn-Gesellschaft),
15. Winschoten-Schemda (Dampftramway „Oldambt".
16. Leiden-Voorschoten-Leidschendam
17. Gouda-Oudewater
18. Utrecht-Vreeswyk } Ysel-Dampftramway-Gesellschaft,
19. Blerick-Maeseyk,
20. Zeist-Driebergen-Doorn-Leersum-Amerongen (Ost-Dampftramway-Gesellschaft),
21. Hoorn-Enkhuizen,
22. Gouda-Bodegraven,
23. Naarden-Bussem-Huizen,
24. Lichtenvoorde-Groenlo.

Im Bau begriffen oder concessionirt:

1. Assen-Rolde-Nyeveen-Stadskanaal,
2. Hoogeveen-Zwinderen-Dalen-Coevorden,
3. Doetinchem-Terborg,
4. Arnhem-Amerongen,
5. Tiel-Buren-Beusinchem-Kuilenburg,
6. Edam-Monnikendam-Amsterdam mit Zweigbahnen von Edam nach Kwadyk und von Zette nach Purmerend,
7. Castricum-Egmond-Bergen-Alkmar,
8. Zaandam-Wormerveer oder Krommenie,
9. Rotterdam-Schiedam,
10. Haag-Scheveningen (Holländische Eisenbahn-Gesellschaft),
11. Bodegraven-Schoonhoven,
12. Vlaardingen-Schiedam,
13. Oosterhout-Geertruidenberg,
14. Dongen-Kyen,
15. Tilburg-Koningshoeve-Capelle,
16. Eindhoven-Gestel-Reussel und Bladel nach der Belgischen Grenze und weiter nach Turnhout und Antwerpen,
17. Tilburg-Goirle,
18. Sittard-Heerlen-Simpelveld,
19. Oudewater-Utrecht
20. Gouda-Zoetermeer-Haag } Ysel-Dampftramway-Gesellschaft,
21. Avereest-Hoogeveen,
22. Bergen op Zoom-Tholen,
23. Nymegen-Grave,
24. Alkmaar-Oosthuizen,
25. Eindhoven-Helmond,
26. Venloo-Gelsenkirchen,
27. Velp-Zutfen,
28. Vechel-Uden-Nistelrode-Heesch-Oss,
29. Groningen-Zuidwolde-Roodeschool.

III. Pferdebahnen.

In Betrieb:

1. Dokkum-Veenwouden-Bergum,
2. Zuidbroek-Wildervank-Stadskanaal, 25 km,
3. Arnhem-Velp und die Arnhemer Gürtelbahn,
4. Utrecht-de Bilt-Zeist, 10,8 km,
5. Haag-Scheveningen,
6. Haag-Delft und weiter die Staatsbahnen im Haag, Rotterdam, Amsterdam, Groningen, Haarlem, Leiden, Dordrecht.

Im Bau begriffen oder concessionirt:

1. Harlingen Bolsward-Sneek,
2. Joure-Heerenveen-Gorredyk-Bergum,
3. Bolsward-Workum,
4. Joure-Lemmer und Joure-Sneek.

Aus Italien.

Gallarate - Laveno.

Nach der auf den 30. Januar anberaumten behördlichen Abnahme dürfte gegen Mitte Februar die Linie Gallarate-Laveno, welche unter den Italienischen Eisenbahnen einen hervorragenden Platz einnehmen wird, eröffnet werden.

Seiner Zeit gab das Italienische Parlament von den beiden zur directen Verbindung Genuas mit der Gotthardbahn proponirten Linien derjenigen über Sesto Calende den Vorzug vor der von den Lombarden verfochtenen über Gallarate, und stellte die danach zum Ersatz beantragte Zweigbahn von Gallarate zum Anschluss an die Linie Novara-Pino in die dritte Kategorie der Neubauten. So entstand die nun vollendete Bahn Gallarate Laveno, welche Mailand auf diesem Wege mit dem Gotthard verbindet und der kürzeren Linie durch den Monte Cenere scharfe Concurrenz machen wird.

Bellinzona ist der Ausgangspunkt der Italienischen Anschlussbahnen an den Gotthard; sie breiten sich gabelförmig aus: die östlichste durch den Monte Cenere direct auf Mailand gerichtet, die mittlere über Pino, Sesto Calende, Novara auf Genua, die dritte dem rechten Ufer des Lago maggiore entlang nach Arona, einstweilen nur bis Locarno gebaut.

Jene kürzeste Verbindung mit Mailand hat eine Steigung von 231 m (im Maximum 26 ‰ oder 1 : 38) zu überwinden, wogegen die neue via Pino-Laveno-Gallarate nur 36 m, resp. eine Maximalsteigung von 8 ‰ oder 1 : 125 bedingt. Daher steht eine ältere steile Gebirgsbahn einer fast horizontalen neuen Linie gegenüber, und es unterliegt keinem Zweifel, dass letztere den internationalen Beziehungen, hauptsächlich Deutschlands zur reichen Lombardischen Ebene förderlich sein wird.

Die neue Bahn zieht sich, von Gallarate ausgehend, zwischen den beiden Linien nach Varese und nach Arona, durch eine gebirgige, malerische und an Ortschaften reiche Gegend, sodann zwischen dem Lago di Varese und dem Lago di Comabbia hindurch bis Laveno am Lago maggiore gegenüber den Borromäischen Inseln.

Vom technischen Standpunkte bietet sie des Interessanten viel: massenhafte Erdbewegung, tiefe Einschnitte bis zu 20 m, zahlreiche Brücken und Viaducte, äusserst kostspielige Fundamentirungen und drei Tunnel. Von den Viaducten verdienen Erwähnung: derjenige von Varano 18 m und derjenige von Besozzo 12 m hoch, beide aus 7 Bögen von 12 m Weite bestehend, sowie der von Gobbio 11 m hoch mit 9 Oeffnungen von 12 m und 6 m Spannung, alle drei aus Granit von Baveno und Backsteinen gebaut. Der Tunnel del Ronco misst 1 500 m, derjenige von San Colombano 611 m; in ersterem fiel das unerwartete Antreffen von miocenischem Gompholith von grosser Härte auf, der sich sonst in der Lombardei nirgends findet, und in letzterem bereitete eine Schicht von 400 m Dolomit und starke Wasserinfiltration Schwierigkeiten, aber dennoch wurde er in 196 Tagen vollendet.

Die ganze Bahn misst 31 236 m, von denen 3 344 m in Tunneln, 14 410 m in Einschnitten und 13 482 m auf Dämmen liegen.

Reggio-Castrocucco.

Von dieser Bahn soll jetzt die Strecke Longobardi.-S. Lucido in Bauangriff genommen werden; der Bedarf für diese 11,1 km lange Strecke ist auf 3 906 000 L., d. i. 352 000 L. pro 1 km veranschlagt. Hierin sind allerdings die Kosten für einige nothwendige Expropriationen, unvorhergesehene Arbeiten, das Geleise und das feste Material der Stationen mit enthalten.

Von dieser kurzen Strecke liegen ca. 9 km in gerader Linie und 2,1 km in Curven bis zu 500 m Radius; dem Höhenprofil nach werden 7,8 km horizontal und ca. 3,3 km in Neigung bis zu 0,5 pCt. zu liegen kommen.

An Bauwerken sind erforderlich: Durchlässe von 1—3 m lichter Weite 44; kleine Brücken von 4—10 m Spannung 20; 5 grössere Brücken (eine von 12 m, eine von 20 m, zwei von je 34 m Spannung in je einem Bogen und eine über den Marefluss in drei Bögen von 16,20 und 16 m Weite), sämmtlich von Eisen.

An Tunneln sind einer von 58 m und einer von 37 m in Aussicht genommen.

Die beiden an genannter Strecke projectirten Stationen Longobardi und Fiumefreddo werden vollen Verkehr erhalten.

Sardinien.

Die Königliche Gesellschaft für Sardinische Eisenbahnen hat in Folge höherer Anordnung bei Gelegenheit der Prüfung des Eisenbahnprojectes Cagliari-Sorzono hierzu eine die Strecke Isili-Sorzono betreffende Variante aufgestellt, nach welcher die grösste Steigung 3,5 pCt. beträgt und der kleinste Curvenradius nicht unter 100 m geht.

Gleichzeitig wurden dem Minister der öffentlichen Arbeiten die Vorlagen bezüglich Verlängerung der Linie Cagliari-Sorzono nach Ozieri und Chilivani eingereicht.

Catania-Giarre-Riposto.

Zum Zwecke des Baues dieser Bahn von Catania nach Giarre und Riposto hat sich aus der Handelskammer zu Catania und 16 Vorständen betheiligter Gemeinden ein Consortium gebildet.

Vedano-Tradate-Saronno.

Die Direction der Gesellschaft für das Ergänzungsnetz hat angezeigt, dass die Eröffnung obiger Strecke für den Betrieb (gemeinsam mit Saronno-Mailand) spätestens am 1. März cr. stattfinden wird.

Seilbahn Sassi-Superga.

Diese Linie, welche auf 3,2 km Länge einen Höhenunterschied von 419 m zu bewältigen hat, nähert sich ihrer Vollendung. Da die Station Sassi 223 m und die bei Superga 642 m über dem Meeresspiegel liegt, beträgt die Durchschnittssteigung 13 pCt., die grösste Steigung 20 pCt. Die beiden Tunnel sind 67 und 61 m lang. Auf der Höhe von Superga wird nahe bei der Station ein elegantes Hotel erbaut, in welchem zu Anfang April cr. die Eröffnungsfeierlichkeit stattfinden soll.

(„Monitore delle strade ferr.“ vom 23/1. 1884.)

Aus der Schweiz.

Die Frequenz der Gotthardbahn im vergangenen Monat December ergab folgende Resultate: beförderte Personen 55 300 bez. Einnahme 212 000 Frcs.; beförderte Güter 38 500 t bez. Einnahme 518 000 Frcs.; Totaleinnahme 730 000 Frcs. gegen 685 305 Frcs. im December 1882 und 780 000 Frcs. im November 1883, bezw. 2 745, 2 596, 2 933 Frcs. durchschnittlich pro 1 km.

Die Betriebskosten beliefen sich im December 1883 auf 417 000 Frcs. oder 1 567 Frcs. pro 1 km; man erzielte also einen Ueberschuss von 313 000 Frcs. gegen 224 590 Frcs. im December 1882 und 368 000 Frcs. im November 1883.

Im ganzen Jahre 1883 (die vier letzten Monate sind nur approximativ einbegriffen) wurden auf den Linien der Gotthardbahn befördert: Personen 1 040 326 (1882: 810 545) bez. Einnahme 4 804 538 Frcs. (1882: 3 172 072 Frcs.); Güter 462 215 t (1882: 242 837 t) bez. Einnahme 5 634 533 Frcs. (1882: 3 072 003 Frcs.). Totaleinnahme 1883: 10 439 071 Frcs. resp. 39 245 Frcs. pro 1 km gegen 6 244 075 Frcs. resp. 27 452 Frcs. pro 1 km in 1882.

Es wurde also gegen 1882 ein Plus erzielt von 229 781 Personen mit 1 633 466 Frcs. und von 219 378 t Güter mit 2 562 530 Francs, somit eine Total-Mehreinnahme von 4 104 996 Frcs. resp. 11 792½ Frcs. pro 1 km.

Die Betriebskosten im ganzen Jahre 1883 beliefen sich auf 5 021 609 Frcs. resp. 18 878 Frcs. pro 1 km; die Einnahmen überschritten also die Betriebskosten um 5 417 462 Frcs. gegen 3 506 652 Frcs. im zweiten Semester 1882.

Russische Correspondenz.

Charkow-Nikolajew.

Die „Charkower Gouvernementszeitung“ brachte die Nachricht, dass der Bahnverwaltung ein Credit von 9 000 000 R. eröffnet werden wird zur Vermehrung des Rollmaterials. Diese Massregel dürfte sich sehr heilsam erweisen, denn das auf dieser Bahn befindliche Rollmaterial hat noch nie den Anforderungen des Güterverkehrs entsprochen. Allein an Körnerfrüchten werden alljährlich 25 000 000 Pud über die Bahn geführt und an 15 000 000 Pud Steinkohlen.

Weitere Arbeiten der Baranow'schen Enquêtecommission.

Bei dem bis jetzt bei uns bestehenden System der Verrechnung bietet uns die Aufklärung sämmtlicher Finanzfragen der Eisenbahnöconomie noch bedeutende Schwierigkeiten und darum verdient jedes reelle Bemühen, Klarheit in die Confusion zu bringen, welche in den Abrechnungen existirt, ernste Aufmerksamkeit. Die obenerwähnte Enquêtecommission hat eben ein solches Bemühen an den Tag gelegt durch die Herausgabe einer „Graphischen Tafel der Finanzumsätze sämmtlicher Bahnen des Russischen Netzes pro Bahnwerst“. Die Tafel umfasst die Zeit von 1867 bis 1880. Durch besondere Farben ist die Bruttoeinnahme in Creditrubeln pro Bahnwerst für jedes Jahr besonders bezeichnet, ebenso die wirklichen Betriebskosten, die Abzahlungen der Gesellschaften an die Regierung auf Garantierechnung — Alles in Creditvaluta — und endlich die durch die Regierung geleisteten Garantiezahlungen in Metall- und Creditrubeln. Die Ausarbeitung aller Daten und die Zusammenstellung der Tafel selbst sind durch den Ingenieur Petlin ausgeführt.

Interessant sind die Schlüsse, zu welchen man schon bei oberflächlicher Kenntnissnahme mit der Tafel kommt. In der Reihe der 14 Jahre, um die es sich hier handelt, gehören dem Jahre 1878 die grössten Bruttoeinnahmen (11 222 R. pro Werst). Darnach fielen sie aber und 1880 betrugen sie blos 9 145 R. Mit dem Wachsen der Bruttoeinnahmen wachsen ganz natürlich auch die Betriebsunkosten; aber gar nicht natürlich ist der Umstand, dass mit dem Fallen der Bruttoeinnahmen für die letzten drei Jahre die Betriebskosten fast auf derselben Maximalhöhe stehen geblieben sind. Es ist klar, dass auf die übermässige Vergrösserung der Betriebskosten unmittelbar irgend welche andere Umstände einwirken, welche mit der Sache selbst eigentlich nichts gemein haben. Auf eben solche traurige Gedanken bringt uns die schwarze Farbe, durch welche die traurige Chronik der Abzahlungen an die Regierung auf geleistete Garantiezahlungen angegeben ist: die grössten Schuldabzahlungen an die Krone, in Wirklichkeit aber doch sehr bescheidene, sind im Jahre 1867 geleistet worden, aber darnach, ungeachtet des Wachsens der Bruttoeinnahmen, fallen die Summen der Schuldabzahlungen schnell. In den drei letzten Jahren, in denen die Bruttoeinnahmen schnell fielen, wurden die Schuldabtragungen der Gesellschaften an die Regierung noch geringer und im Jahre 1880 erreichten sie die mikroskopische Zahl von 630 R. pro Werst, während sie 1867 3 574 R. betragen hatten. Ein ganz entgegengesetztes, aber darum nicht weniger trauriges Bild, geben die von der Regierung an die Gesellschaften geleisteten Garantiezahlungen: es gab eine Zeit (1868), wo die Zuzahlung 652 R. pro Werst betrug; zum Schluss der besprochenen Zeitperiode, für 1880, war sie aber schon auf 2 494 R. gestiegen.

Pensa-Losowaja.

Die Ingenieure, welche die Voruntersuchungen für die Bahn Pensa-Losowaja auf der Strecke von Urasow bis Charkow gemacht haben, haben ihre Feldarbeiten beendet. Da die Charkowsche Stadtverwaltung im Laufe eines Jahres nicht hat zum Entschluss kommen können über die Wahl eines Platzes für den Bahnhof der zukünftigen Bahn, so haben die Ingenieure unter Leitung ihres Oberingenieurs Docks selbst den Platz gewählt und zwar wurde der sogenannte Rossplatz dazu bestimmt Der Bahnhofsplatz ist auch schon in den städtischen Plan eingetragen und letzterer der Stadtverwaltung zur Begutachtung übergeben worden.

Zweigbahnen der Südwestbahnen.

Dem „Neurussischen Telegraphen“ wird aus Mohilew am Dnjestr geschrieben, dass die Gesellschaft der Südwestbahnen einige neue Zweiglinien in Bessarabien, deren Centralpunkt die Stadt Bjelzy sein soll, projectirt. Von Bjelzy sollen vier Linien ausgehen: 1. nach Ataki am Dnjepr, zur Vereinigung mit Mohilew, 2. nach Okniza an der Linie Mohilew-Nowosseliza, 3. nach Pyrliza, Station der Kischinewer Bahn und 4. nach Ssoroki, das auch mit der Station Kryshopol verbunden wird. Im Frühjahr soll schon mit einem Theil dieser Arbeiten begonnen werden.

Aus dem elektrotechnischen Verein.

Der Elektrotechnische Verein hielt am 22. Januar seine vierte Jahresversammlung ab. Die Mitgliederzahl hat auch im verflossenen Jahre einen erfreulichen Zuwachs erfahren. Dieselbe beträgt gegenwärtig 1 634, nämlich 312 in Berlin ansässige und 1 322 auswärtige Mitglieder, von welchen letzteren 607 auf Preussen entfallen, 405 auf andere Deutsche Länder und 310 auf ausserdeutsche Staaten. Der Summe der Ausgaben des vergangenen Jahres im Betrage von 25 161 ℳ steht nach dem Berichte des Schatzmeisters eine Einnahme von 32 663 ℳ gegenüber, so dass sich ein Vermögensstand von 7 502 ℳ ergiebt. An Stelle des statutenmässig ausscheidenden Dr. Werner Siemens wurde der Director der Königlichen Sternwarte, Professor Dr. Förster, zum Vorsitzenden, Oberst von Krause, Inspector der Militär-Telegraphie, zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt.

Dr. Werner Siemens wies dann auf den grossen Erfolg hin, den eine von ihm an dieser Stelle gegebene Anregung, das Studium der Elektrotechnik durch Einrichtung elektrischer Lehrstühle an den polytechnischen Lehranstalten zu fördern, gehabt habe. Es sei die Mehrzahl derselben bereits damit vorgegangen oder in Begriff es zu thun. Es sei seine Anregung aber vielfach dahin missverstanden, als sollten diese Lehrstühle dazu dienen, eine besondere Kategorie von Technikern, Elektrotechniker, heranzubilden. Es habe sich bereits ein grosser Zudrang von jungen Leuten zu diesem neuen Fache entwickelt. Das sei aber bedenklich. Die Elektrotechnik sei kein eigentliches technisches Fach, sondern eine Hülfswissenschaft für sehr viele technische Fächer. Es müsse die Elektrotechnik ein Lehrzweig für alle technischen Fächer werden, so dass die jungen

Techniker befähigt würden, ihre Specialfächer durch rationelle Anwendung der Elektricität zu vervollkommnen und zu erweitern. Die Herstellung elektrischer Maschinen und mechanischer Einrichtungen sei ein Zweig der practischen Mechanik und nur als solcher, nicht als ein besonderes technisches Fach anzusehen.

Herr von Hefner-Alteneck berichtet sodann über die Betriebsresultate, welche in dem ersten Probejahr bei der elektrischen Beleuchtung in der Leipzigerstrasse und auf dem Potsdamer Platz erzielt wurden. Danach sind dieselben besonders in Anbetracht des provisorischen Charakters der Anlage als sehr günstige zu bezeichnen. Es ist nur einmal in einem der 3 Stromkreise eine nennenswerthe Störung vorgekommen. Aus einem detaillirten Kostenverzeichniss erhellt, dass der Firma Siemens & Halske directe Betriebskosten im Betrage von 24 537 *M.* erwachsen sind, während ihr dafür von der Stadt Berlin 26 040 *M.* vergütet wurden. Die Summe von 24 537 *M.* versteht sich ausschliesslich der Amortisation der Anlage, vermindert sich aber insofern noch, als die verbrannten Kohlenstäbe darin zu den Verkaufspreisen eingesetzt sind. Eine sehr beträchtliche Verminderung dieser Betriebskosten steht für das zweite Probejahr in Aussicht, in welchem der Betrieb mittelst einer Dampfmaschine an Stelle der bisher benutzten Gasmotoren bewirkt wird. Redner berührt im Anschluss an diese Angaben die lebhaften Controversen, welche sich an frühere von ihm gemachte Kostenangaben angeknüpft haben, und bittet sachgemässe Mittheilungen über elektrische Anlagen nicht zu verwechseln mit den leider sehr modern gewordenen Uebertreibungen auf diesem Gebiete, wie dieselben besonders bei Gelegenheit der elektrischen Ausstellungen in nicht erfreulicher Weise hervorgetreten sind. Die nachtheiligen Folgen solcher Kundgebungen seien gerade in denjenigen Städten besonders bemerkbar, woselbst internationale Elektricitätsausstellungen gewesen sind, indem daselbst statt des erwarteten Fortschritts ein eclatanter Rückgang auf elektrischem Gebiete zu verzeichnen sei.

Bei der an den Vortrag sich anschliessenden und durch ihre Lebhaftigkeit das dem Gegenstande allgemein entgegengebrachte Interesse documentirenden Discussion, an welcher, ausser dem Vortragenden, der Herr Staatssecretär Dr. Stephan, sowie die Herren Dr. Siemens, Dr. Aron, Professor Dr. Vogel und Ingenieur Jordan sich betheiligten, bemerkte der Letztere unter Bezugnahme auf die von Herrn von Hefner-Alteneck erwähnte grosse Verbreitung des elektrischen Bogenlichts in Amerika, dass auch die Glühlichtbeleuchtung in Amerika, obschon nicht so allgemein, wie die Bogenlichtbeleuchtung, doch stellenweise in erheblichem Umfange zur Anwendung komme. Vor Allem ist in dieser Beziehung die Centralstelle von Edison in Newyork hervorzuheben, deren bedeutender Erfolg am besten aus den folgenden Zahlen — und Zahlen beweisen ja — hervorgeht. Die Anlage wurde am 1. October 1882 mit 1 284 Glühlampen eröffnet; sie versorgte am 1. Januar 1883 bereits 3 477, am 1. Juli 1883 7 429, am 1. October 8 573 und am 27. October sogar 10 194 Lampen, so dass sich schon nach vierzehnmonatlichem Betriebe die Nothwendigkeit einer Vergrösserung der Anlage herausgestellt hat. Redner glaubt, dass diese Zahlen besonders in Berlin Interesse zu erregen geeignet sind, da auch hier voraussichtlich in kürzester Zeit mit der Einrichtung einer Centralstelle nach Edison'schem System vorgegangen werden wird, deren Erfolg nach seiner Ansicht ein ebenso grosser, wie derjenige der Newyorker Station werden dürfte. In Erwiderung einer Anfrage des Herrn Staatssecretärs Dr. Stephan machte Herr Jordan noch nähere Mittheilungen über den von der Deutschen Edison-Gesellschaft für die Lieferung des elektrischen Stromes festgesetzten Tarif und hob namentlich dabei hervor, dass die Herstellungsart des elektrischen Lichts eine derartige Normirung der Gebühren erfordere, dass den Beziehern die Glühlichtbeleuchtung bei kurzer jährlicher Brennzeit der Lampen — also geringer Ausnutzung der für sie eingerichteten Maschinenlage — theurer zu stehen kommen werde, als bei langer Brenndauer der Lampen. Im Anschluss an diese Mittheilung gab Herr Professor Dr. Vogel eine interessante Schilderung der von ihm in Amerika bezüglich der elektrischen Beleuchtung gemachten Beobachtungen. Derselbe führt die überraschend grosse Verbreitung, welche das Bogenlicht in den Vereinigten Staaten gefunden hat, vorwiegend auf die in der Geschäftswelt herrschende Eifersucht zurück, die zur sofortigen Nachahmung des vom Concurrenten oder Nachbarn gegebenen Beispiels antreibe. Referent räumt indess der Berliner Beleuchtung in der Leipzigerstrasse den entschiedenen Vorrang vor der Amerikanischen ein, und bemängelt namentlich die in Amerika üblichen 120—180 Fuss hohen Lichtmasten, deren Licht viel zu hoch hängt, um eine genügende Wirkung nach unten ausüben zu können. Manche durch elektrisches Licht erleuchtete Strassen und Plätze in Amerikanischen Städten würden ziemlich dunkel erscheinen, wenn nicht das elektrische Licht der Hôtels, Magazine und sonstiger Geschäftshäuser sich hinzugesellte. Im weiteren Verlaufe der Discussion nahm Herr Geh. Rath Dr W. Siemens Gelegenheit, der weitverbreiteten Ansicht entgegen zu treten, dass die Elektricität mit der Zeit das Gas verdrängen werde. Von einem eigentlichen Kampfe zwischen beiden Beleuchtungsarten könne überhaupt nicht die Rede sein. Die grosse Bequemlichkeit der Anwendung des Gases und die Vielseitigkeit seiner Verwendung sicherten ihm ein stetes Uebergewicht. Gerade eine der störenden Eigenschaften des Gases bei der Beleuchtung, die grosse Wärmeentwickelung, werde demselben für sehr viele Fälle dauernd die Herrschaft sichern; wenn das Gas, wie vorauszusehen, mit der stets zunehmenden Vervollkommnung der Gasmaschinen immer mehr zur Triebkraft benutzt wird, so werde, möge auch die Gasbeleuchtung sich verringern, der Gasverbrauch sich doch stets vergrössern. Die Sitzung schloss damit, dass Herr Director Kaselowsky dem bisherigen Vorsitzenden, Herrn Dr. Werner Siemens, für die treffliche Leitung der Geschäfte und das dem Vereine stets bewiesene rege Interesse den Dank der Versammlung zum Ausdruck brachte.

Miscellen.

Das Eisen in Neu-Süd-Wales.

In unserem Annoncentheile ist eine bemerkenswerthe, von der Regierung von Neu-Süd-Wales an die Hammerwerksbesitzer Europas und Amerikas gerichtete Einladung zu finden. Diese blühende Colonie ist sehr reich an Eisen und Kohlen ausgezeichneter Qualität. Die Regierung hat binnen wenigen Jahren eine Eisenbahnstrecke von über 1 200 Meilen bauen lassen und über 500 Meilen befinden sich noch im Bau. Das gesammte Material hierzu, die Schwellen allein ausgenommen, ist mit grossen Kosten für Fracht etc. von England importirt worden. Diese Kosten sollten die Wirkungen eines bedeutenden „Schutzzolls" ausüben und unternehmende Männer veranlassen, sich der Eisen- und Stahlproduction in der Colonie selbst zu widmen. Es ist constatirt, dass 1 250 000 t Eisen und Stahl, inclusive des Bahn-Oberbaumaterials, in Neu-Süd-Wales und Victoria im Laufe der letzten 10 Jahre importirt wurden. Die Regierung hat beschlossen, einen Versuch zu machen, die Eisenindustrie in der Colonie heimisch zu machen und eröffnet in einer von uns heute veröffentlichten Annonce eine Subscription auf 150 000 t in der Colonie von einheimischem Erz ganz oder theilweise herzustellender Stahlschienen. Gedruckte Subscriptions- und Vorbedingungen, sowie alle sonstigen Details können von Hammerwerksbesitzern und sonstigen Interessenten, welche authentische Aufklärung zu erhalten wünschen, erlangt werden durch den Agent General of the Colony, Sir Saul Samuel, K. C. M. G. 5 Westminster Chambers, Victoria Street, London S. W.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

An der Strecke Troisdorf-Niederlahnstein ist zwischen den Stationen Hönningen und Leutersdorf, nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Köln (rechtsrheinischen), am 1. d. M. die Haltestelle Rheinbrohl für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr (ausschliesslich Leichen, Fahrzeuge und lebenden Thiere) eröffnet worden. Die Entfernung zwischen Rheinbrohl und Hönningen beträgt 6,6 km, zwischen Rheinbrohl und Leutesdorf 2,8 km.

Berlin, den 1. Februar 1884.

Die geschäftsführende Direction.

Simon. (288)

II. Güterverkehr.

Grossherz. Badische Staatseisenbahnen.

Mit dem 1. Februar l. J. tritt der I. Nachtrag zum Tarif vom 1. October 1883 für den directen Güterverkehr zwischen Waldshut und den Stationen der Ostschweizerischen Bahnen — Taxberichtigungen enthaltend — in Kraft.

Exemplare des Nachtrags sind bei der Güterexpedition in Waldshut unentgeltlich zu erhalten.

Karlsruhe, den 28. Januar 1884.

Generaldirection. (289)

Mit Giltigkeit vom 15. Februar bis Ende Juni 1884 gelangen im **Rumänisch - Deutschen Eisenbahn-Verbande** resp. im **Galizisch - Norddeutschen Getreide - Verkehr** neue directe, erheblich ermässigte Frachtsätze für den Transport von Mais (Kukurutz) in Quantitäten von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Stationen der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Bahn (Rumänische und Oesterreichische Linien), sowie von Brody und Podwoloczyska trans. (für Sendungen Russischer Provenienz) nach Ost- und Westpreussen zur Einführung.

Ferner ermässigen sich vom gedachten Tage ab zum Theil die mit dem 15. October v. J. eingeführten Maissätze im Verkehr mit den nördlich Breslau gelegenen

No. 11. **Zeitung des Vereins** 1884.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 6. Februar 1884.

Die Königlich Württembergischen Verkehrsanstalten.

Verwaltungsbericht pro 1882/83.*)

Aus dem von dem Königlichen Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, veröffentlichten Jahresbericht der Königl. Württembergischen Verkehrsanstalten bringen wir nachstehend ausführlichere Daten bezüglich des Eisenbahn- und des damit in Zusammenhang stehenden Bodensee-Dampfschiffbetriebes, die reinen Post- und Telegraphenangelegenheiten ausser Betracht lassend.

Als gemeinsame Einrichtungen für sämmtliche Verkehrsanstalten werden aufgeführt: 1. Der Unterstützungsverein für Angestellte und ihre Hinterbliebenen: Einnahme 339 842 ℳ, Ausgabe gleich hoch (incl. 25 494 ℳ an ausgeliehenem Capital), Reservefonds 343 540 ℳ, Activbestand am Schluss der Etatsperiode 3 650 476 ℳ. Vereinsmitglieder waren 4 091, ständig unterstützt wurden 301 Pensionäre, 437 Wittwen und 628 Waisen. Die 4 mitverwalteten Hülfscassen beziehen sich auf Beamte und Arbeiter besonderer Kategorien. 2. 200 Beamten-Dienstwohnungen in Stuttgart, nebst Wasch- und Badeanstalt. Der Bauaufwand hat betragen 1 241 253 ℳ, die Miethe war 38 152 ℳ, zusammen Einnahme 45 817 ℳ, Ausgabe 17 719 ℳ, Ueberschuss 28 098 ℳ = 2,26 pCt. des Baucapitals. 3. Die Druckerei. 4. Die Drucksachenverwaltung. 5. Die Montirungsverwaltung. 6. Die Centralbibliothek. 7. Das Amtsblatt der Verkehrsanstalten.

Das Bahngebiet umfasste 1 543,58 km, davon 166,57 km doppelgeleisig; 74,37 km liegen auf Badischem, 8,08 km auf Bayerischem und 59,61 km auf Preussischem Gebiet. Ferner befinden sich in Württemberg noch 24,17 km Bahn, welche die Badische Staatsbahn gebaut hat und betreibt. Württemberg hat an Bayern 11,23 km Bahn pachtweise zum Betrieb überlassen, dagegen von Bayern 3,75 km (Nördlingen-Grenze) angepachtet.

In Secundärbetrieb standen die Strecken: Kisslegg-Wangen 13,27 km, Altshausen-Pfullendorf 25,14 km, Ludwigsburg-Beihingen 5,13 km und Rottweil-Villingen 26,78 km, im Ganzen 70,32 km.

Die Gesammtzahl der Stationen betrug 274, der Haltestellen mit Güterabfertigung 5, der Personen-Haltestellen 23, in Summa 302 Haltepunkte.

*) Cfr. No. 7 pro 1884 Seite 90. D. Red.

Die Betriebslänge im Jahresdurchschnitt (und auch bei Jahresschluss) war 1 536,10 km; zu unterhalten waren indessen 1 702,67 km an durchgehenden und 551,25 sonstiger, zusammen 2 253,92 km Geleise.

Die Gesammtzahl des Personals belief sich auf 8 096 (gegen das Vorjahr 44 Personen mehr).

Der Stand der Betriebsmittel war: 331 Locomotiven (davon 19 Tenderlocomotiven), 298 Tender, 788 Personenwagen (2 117 Achsen und 36 522 Sitzplätze), davon 17 Gefangenenwagen, 68 Post-, 139 Gepäck-, 2 706 bedeckte, 2 455 offene Güterwagen, zusammen 5 151 Güterwagen mit 11 078 Achsen und 48 973 t Tragkraft.

Die Locomotiven leisteten 9 678 589 (im Vorjahr 9 491 081) Nutz- und Rangirkilometer, d. i. pro Kilometer mittlere Betriebslänge 4 812 (4 742) Nutzkm; jede Maschine durchfuhr im Jahre durchschnittlich 29 780 (29 203) km (incl. der Leerkilometer). Die durchschnittliche Stärke der Züge war: Schnellzug 16, Personenzug 23, gemischter Zug 20, Güterzug 63, Arbeitszug 12, Gesammtdurchschnitt 32 Achsen.

Die vorhandene Zugkraft beförderte 109 661 Züge und leistete: mit Personenwagen 60 666 509, mit Gepäck- und Güterwagen 160 788 502, mit Postwagen 6 927 702 Wagenachskm. Auf den eigenen Betriebsstrecken wurden gefördert (ohne Eigengewicht der Wagen): an Personen 18 935 864 (20 125 561) tkm, wobei die Person nebst Handgepäck zu 75 km taxirt wird, an Gepäck und Hunden 835 304 (902 909) und an Gütern aller Art 263 144 157 (253 433 930) tkm, oder zusammen deren 1 428 668 376. Dies ergiebt pro Kilometer durchschnittlicher Betriebslänge 930 062 (924 671) und auf 1 Nutzkm 193 (195) von den Locomotiven geleistete Tonnenkilometer. — Von den Personenwagen legte die Achse 39 494 (42 092) km pro Kilometer Betriebslänge bei 0,31 t Nettolast (= 24,41 pCt. Wagenausnutzung) zurück. Von Lastwagen wurden pro Kilometer Betriebslänge durchschnittlich 104 653 (101 622) km zurückgelegt; von den 140 638 228 durchfahrenen Güterwagenachskilometern wurden 96 455 198 in beladenem Zustande und 44 183 030 leer gefahren. Für jede Achse auf den eigenen Strecken betrug die Nettolast: bei Gepäckwagen 0,04 t (= 1,28 pCt. der Tragfähigkeit), bei den beladenen Güterwagen 2,69 t (57,97 pCt.), in beladenem und leerem Zustand zusammen 1,84 t (= 39,66 pCt.).

Sämmtliche eigenen Wagen durchliefen: auf eigenen Strecken 163 640 190 (169 701 226), auf fremden Bahnstrecken

50 424 546 (47 832 935), total 214 064 736 (217 534 161) Wagenachskilometer, dagegen fremde Wagen auf Württembergischen Bahnen: 64 742 663 (57 025 669) Wagenachskm.

An Unfällen ereigneten sich: 9 (16) Entgleisungen, 20 (9) Zusammenstösse und 51 (59) sonstige; dabei wurden getödtet 5 Bahnbedienstete und 5 fremde Personen, verletzt 1 Reisender, 22 Bahnbedienstete und 12 fremde Personen, im Ganzen getödtet 10 und verletzt 35 Personen (durch eigene Schuld 8 Tödtungen und 24 Verletzungen).

Betriebsresultate. Es wurden befördert 10 338 941 Personen auf zusammen 252 478 181 km (im Vorjahr 10 745 646 Personen); auf die Person kommen durchschnittlich 24,31 km.

Das Gepäck betrug 15 362 t auf 784 995 tkm und an Hunden 1 612 t auf 50 309 tkm. — Das Eilgut betrug 29 732 t (jede Tonne auf 83,41 km), das Frachtgut zusammen 3 243 896 t (jede Tonne auf 81,17 km). Hiervon waren Frachtgut aller Art 2 787 155 t, Postgut 51 118 t, Militärgut 3 068 t, Vieh 139 163 t, frachtpflichtiges Dienstgut 233 660 t.

Der stärkste Verkehr war: bei Personen im October 1882 mit 9,62 pCt. und bei Gütern ebenfalls im October mit 10,15 pCt. der Jahresbeförderung.

Der besonders erläuterte Steinkohlenverkehr ergiebt, dass zu Wasser 60 382 t und mittelst Bahn 475 502 t (mehr 23 032 resp. 26 374 t) allein an Saar- und Ruhrkohlen eingeführt wurden; hierzu die Bayerischen, Oesterreichischen, Böhmischen und Sächsischen Kohlen, so stellt sich das Totalquantum auf 545 912 t, von denen 539 666 t im Lande blieben, ohne die nach Grenzorten durch Landfuhrwerk transportirten Kohlen. Es kam hiernach auf den Einwohner ein Quantum von 273,75 kg Kohlen (1 971 118 Einwohner gerechnet). Für die Bahnen und die Dampfschifffahrt wurden 80 462 (81 455) t Kohlen beansprucht.

Finanzielles. Das Anlagecapital betrug 447 940 091,87 *M.*, d. i. pro Kilometer Bahnbaulänge (1 543,58 km) 290 195 *M.* Hierin sind die Aufwendungen aus den Betriebseinnahmen und der Bauaufwand für Dienstwohnungen in Stuttgart nicht enthalten; für die Berechnung der Verzinsung ist in Folge fremder Verzinsung nur ein Capital von 443 987 403 *M.* zu veranschlagen.

Die Einnahme betrug: Personen und Gepäck 9 302 656 *M.*, Güter 16 502 783 *M.*, Vergütungen von anderen Verwaltungen 994 092 *M.*, total 27 874 307,05 *M.* (gegen 27 881 343,13 *M.*).

Die Gesammtausgabe belief sich auf 15 257 651,50 *M.* (gegen 15 028 881,88 *M.* im Vorjahr), so dass als Reineinnahmen verblieben 12 616 655,55 *M.* (gegen 12 852 461,25 *M.*). Als Ueberschuss wurden zur Staats-Hauptcasse abgeliefert 12 476 723,69 *M.*

Im Detail ist Folgendes angegeben: Auf das Kilometer durchschnittlicher Betriebslänge entfallen vom Personenverkehr 5 787 *M.* Erlös, pro Person wurden 0,86 *M.* und pro Personenkilometer 3,52 *₰* vereinnahmt.

Das Eilgut brachte 3,87 pCt. der Einnahme aus der Güterbeförderung, das Postgut 1,58 pCt.; auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge entfielen aus dem Güterverkehr 10 605 *M.*, auf die Tonne: Eilgut 21,21 *M.*, Frachtgut 4,96 *M.*, insgesammt 5,02 *M.*; auf 1 tkm: Eilgut 25,43 *₰*, Frachtgut 5,81 *₰*, insgesammt 6,19 *₰*.

Die Betriebsausgaben stellten sich auf 53,7 pCt. (im Vorjahre auf 53,2 pCt., in 1880/81 auf 56,9 pCt.) der Bruttoeinnahme. Der Reinertrag beträgt 2,79 pCt. des Gesammt-Anlagecapitals (verzinslicher Betrag), im Vorjahr 2,86 pCt. Auf 1 km Betriebslänge entfielen: Betriebseinnahme 17 469,99 *M.* (17 641,81 *M.*), Betriebsausgabe 9 382,45 *M.* (9 387,29 *M.*), Reinertrag 8 087,54 *M.* (8 254,52 *M.*), so dass das letzte Betriebsjahr sich etwas weniger günstig stellt. Auf 1 Nutzkm reducirt ergab sich: Betriebseinnahme 3,63 *M.* (3,73 *M.*), Betriebsausgabe 1,95 *M.* (1,98 *M.*), Reinertrag 1,68 *M.* (1,75 *M.*).

Die ungetilgte Eisenbahnschuld berechnete sich ultimo März 1882 auf 366 381 126,69 *M.*, was eine Zinssumme von 15 176 687,86 *M.* erfordert; nach Abzug des an die Staatscasse abgelieferten Betriebsüberschusses verblieben noch ungedeckte Zinsen 2 699 964,17 *M.* (gegen 2 311 502,48 *M.* im Vorjahr).

Bodensee-Dampfschifffahrt. Die Betriebsmittel waren: 7 Dampfboote, 4 eiserne Schleppboote, ein eiserner Trajectkahn und ein zur Hälfte der Schweizerischen Nordostbahn zustehendes Trajectschiff. Diese führten zusammen 3 505 Fahrten mit 133 424 km Weglänge aus (weniger 106 resp. 4 892). Beladene Schleppboote wurden 288 (247) geführt und trajectirt wurden 4 655 beladene (45 mehr) und 4 200 unbeladene Eisenbahnfahrzeuge (20 mehr). Das Personal betrug im Ganzen 60 Personen. Es wurden befördert 147 602 Personen (1 931 Personen weniger) und 186 t (194 t) Gepäckübergewicht, ferner Güter 54 059,7 t, Getreide 5 074 t, 13 Equipagen, 113 Pferde, 10 359 Stück Hornvieh, 2 991 Stück Kleinvieh (gegen das Vorjahr etwas mehr).

Der Vermögenswerth der Schiffe nebst Zubehör sowie der Grundstücke war auf 529 157,44 *M.* und nach Abzug der anhaftenden Schuld auf 350 449,16 *M.* rein zu veranschlagen.

Die Einnahme betrug: für Personen 118 691 *M.*, für Güter 106 760 *M.*, insgesammt 249 215,92 *M.*; die Ausgabe belief sich auf 198 799,90 *M.*; von dem Betriebsüberschuss ad 50 416,02 *M.* wurden 49 284,81 *M.* als Reinertrag der Staats-Hauptcasse abgeliefert. Die Beschaffungskosten etc. betrugen bis ult. März 1883 1 046 309,06 *M.*, und verblieb am gleichen Tage (nach Abzug der gedeckten Beträge) noch ein zu ersetzender Rest von 178 708,28 *M.* derselben.

Denkschriften,

betreffend die weitere Herstellung von Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung für Rechnung des Staates und die Betheiligung des Staates bei dem Bau einer Eisenbahn von Heide nach der Landesgrenze bei Ribe.

Zu § 1 No. I und II des in No. 7 S. 85 flg. dieser Zeitung abgedruckten Gesetzentwurfes.

(Schluss.)

Bretzenheim-Simmern und Trier-Hermeskeil.

(§ 1 No. I Lit. a 16 und 17 des Gesetzentwurfes.)

Der zwischen der Mosel und Nahe, dem Rhein und der Saar sich ausdehnende, gegen 4 000 qkm umfassende und unter dem Namen des Hunsrück und des Hochwaldes bekannte Landstrich befindet sich wirthschaftlich fast in derselben Lage, wie das Eifelgebiet. Von den Flussthälern steil aufsteigend, erhebt sich das Hochplateau zu beinahe gleicher Höhe, wie die Eifel, fast denselben ungünstigen klimatischen Witterungseinflüssen unterworfen und den gleichartigen rauhen Gebirgscharakter an sich tragend.

Der flachgründige, kalte Boden liefert unter dem Einfluss des rauhen Klimas, welches meist nur den Anbau von Hafer und Kartoffeln gestattet, nur geringe Erträge und lässt unter den jetzigen Verhältnissen einen intensiveren Betrieb der Landwirthschaft um so weniger zu, als zu der nothwendigen Aufbesserung des Bodens durch künstliche Dungstoffe die den billigen Bezug der letzteren ermöglichenden Transportwege fehlen. Die im Ganzen nur spärlich entwickelte, als Grossbetrieb meist nur vereinzelt in den Seitenthälern auftretende Industrie zeigt in ihrer Mangels geeigneter Schienenwege beschränkten Concurrenzfähigkeit unverkennbare Spuren des Rückganges und bietet der in der Land- und Forstwirthschaft keine genügende Nahrungsquelle besitzenden Bevölkerung nur wenig Gelegenheit zu Arbeit und Unterhalt.

Wie im Eifelgebiet, so ist auch hier die bedrängte Lage der Bevölkerung durch wiederholten Misswachs während der letzten Jahre bedauerlicher Weise noch im hohen Grade verschärft worden, und weisen die ungünstigen wirthschaftlichen Zustände ernstlich darauf hin, in gleicher Weise, wie es dort geschehen, auch hier durch Herstellung geeigneter Schienenverbindungen der unterstützungsbedürftigen Bevölkerung zu Hülfe zu kommen und durch Erschliessung neuer Erwerbsquellen Gelegenheit zu lohnendem Verdienst zu verschaffen. Wenngleich die nach dieser Richtung hin eingeleiteten Erhebungen mit Rücksicht auf die erheblichen Terrainschwierigkeiten noch nicht haben vollständig zum Abschluss gebracht werden können, so haben dieselben in Uebereinstimmung mit den Anträgen der Provinzialbehörden doch schon jetzt die Herstellung von Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung einerseits von Bretzenheim nach Simmern, andererseits von Trier nach Hermeskeil zur Befriedigung des dringendsten Bedürfnisses als besonders geeignet erkennen lassen. Bei der Bearbeitung der Projecte ist darauf Rücksicht genommen, dass eine Fortsetzung beider Linien ohne Schwierigkeiten möglich bleibt; insbesondere ist die Lage des Endbahnhofes Hermeskeil so gewählt worden, dass der Entscheidung der noch in der Ermittelung betriffenen Frage über eine etwaige demnächstige Fortführung der Hochwaldbahn in südlicher Richtung zum Anschluss an die Nahe- oder die Saarbahn nicht präjudicirt wird.

I. Bretzenheim-Simmern.

Von der Station Bretzenheim der Rhein-Nahe Bahn ausgehend, verfolgt die Bahn im Kreise Kreuznach (557 qkm 67 000 Einwohner) zunächst das Güldenbachthal, in dessen unterem Theile, wo bei noch günstiger klimatischer Lage Weinbau und Landwirthschaft mit Erfolg betrieben werden, im Grossen und Ganzen noch ziemliche Wohlhabenheit herrscht, während in den Ortschaften des mittleren und oberen Theiles schon der ärmere Charakter des Hunsrücks vorwaltet.

Unter den von der Bahn anzuschliessenden Orten ist die Stadt Stromberg mit 1 000 Einwohnern und ausgedehnten Kalklagern — in der Nähe das Stromberger Emaillirwerk, die Stromberger Neuhütte und die Rheinböller Hütte — zu nennen. Innerhalb des Terrains der letzteren tritt die Linie in den Kreis Simmern (571 qkm, 37 000 Einwohner) ein, um bei der den Mittelpunkt des Hunsrücks bildenden Kreisstadt gleichen Namens (2 200 Einwohner, Zündholzfabrik, einige Blechwaarenfabriken und Gerbereien) ihren vorläufigen Endpunkt zu finden.

Die Herstellung der projectirten Verbindung wird dem ganzen Wirthschaftsbetriebe des zu erschliessenden Districts wirksame Hülfe und Unterstützung gewähren.

Für die im Güldenbachthale seit Alters her ansässige Industrie, welche etwa 700 Arbeiterfamilien Unterhalt gewährt, bildet die Bahn geradezu eine Lebensfrage. Nicht minder wichtig ist dieselbe für die in ihrer Wohlhabenheit zurückgegangene Stadt

Stromberg, für deren bedeutende in der Umgegend belegene und zum grössten Theil im Eigenthum der Stadt befindliche Kalklager sich dadurch neue Absatzwege eröffnen werden.

Ebenso wird nach Herstellung der Bahn eine ergiebigere Bewirthschaftung der ausgedehnten Staats- und Communalwaldungen möglich sein, da die schon jetzt nicht unbedeutende Ausfuhr von Nutz- und Grubenholz, Fassdauben, Weinpfählen etc. mit der Erschliessung der Wälder nicht unerheblich an Umfang gewinnen wird.

Das Verkehrsgebiet der 40,5 km langen Bahn umfasst ungefähr 650 qkm mit rund 40 000 Einwohnern.

Die für den Bahnverkehr hauptsächlich in Betracht kommenden Ausfuhrartikel werden in Hafer, Kartoffeln, Vieh in erheblicher Menge, Holz, emaillirten und rohen Gusswaaren, Manganerzen, Lohe, Leder etc. bestehen, während die Einfuhr hauptsächlich Roggen und Weizen, künstliche Dungstoffe, Baumaterialien — Bauholz, Steine, Cement — rohe Häute, Roheisen, Formsand, Steinkohlen, Colonialwaaren etc. bilden werden.

Die Baukosten der Bahn belaufen sich nach den angestellten Ermittelungen ausschliesslich der auf 616 000 ℳ anzunehmenden Kosten des Grunderwerbs auf 3 584 000 ℳ = 88 500 ℳ pro Kilometer.

Unter Hinzurechnung des mit Rücksicht auf die geringe Leistungsfähigkeit der Interessenten nach den Vorgängen bei dem Bau der Meliorationsbahnen in der Eifel und im Westerwald in Aussicht genommenen staatsseitigen Zuschusses zu den Grunderwerbskosten von 308 000 ℳ (die Hälfte der anschlagsmässigen Höhe) sind als staatsseitig aufzuwendendes Anlagecapital 3 892 000 ℳ in den Gesetzentwurf eingestellt worden.

II. Trier-Hermeskeil.

Von den für die Verbindung zwischen Trier und Hermeskeil in Frage gekommenen beiden Projecten musste der Linie durch das Ruwerthal vor derjenigen durch das Fellerthal der Vorzug gegeben werden, da letztere, abgesehen von den ungünstigen Steigungsverhältnissen, auch die wirthschaftlichen Interessen des Hochwaldes nicht in dem Masse, wie erstere zu fördern geeignet ist.

Von Trier aus im Thale der bei Reinsfeld entspringenden Ruwer den Hochwald ersteigend, gewährt die Bahn einer Anzahl kleinerer Ortschaften Anschluss und erreicht in ihrem vorläufigen Endpunkte Hermeskeil (Flecken, 1 600 Einwohner) ungefähr die Mitte des Hochwaldes und den Ort, welcher für das Gebiet desselben die Hauptbezugsquelle für alle Bedürfnisse an Colonial- und Manufacturwaaren bildet. Sie erschliesst ein Verkehrsgebiet von etwa 860 qkm mit 30 000 Einwohnern, welches hauptsächlich dem Landkreise Trier (958 qkm, 67 000 Einwohner), zum Theil aber auch den Kreisen Saarburg (454 qkm, 31 000 Einwohner) und Berncastel (669 qkm, 45 000 Einwohner) angehört.

Die gleichen Vortheile, welche dem Hunsrück die Herstellung der Bahn von Bretzenheim nach Simmern gewähren wird, dürfen auch von dem hier in Rede stehenden Project für den Hochwald erwartet werden.

In erster Reihe wird die neue Verbindung einen intensiveren Betrieb der Landwirthschaft und eine bessere und ergiebigere Ausnutzung der ausgedehnten Staats-, Gemeinde- und Privatwaldungen (ungefähr 44 000 ha mit einem jährlichen Gesammteinschlag von über 136 000 Festmetern Holz und 1 283 000 kg Rinde) herbeiführen, nicht minder aber auch zur Steigerung der Productionsfähigkeit der Schiefergruben bei Thomm, Beuren, Casel und Riveris und der mit 200 Arbeitern betriebenen Mariahütte bei Hermeskeil beitragen, sowie den Betrieb von Stein- und Ockergruben, Sägewerken etc., zu deren Anlage die reichlich vorhandenen Wasserkräfte des Ruwerbaches Gelegenheit bieten, und die bessere Verwerthung der Waldbestände auffordert, ermöglichen. Das bei Beuren gelegene Neunkircher Bleiwerk, welches Mangels ausreichender Transportwege seit zehn Jahren still liegt, dürfte nach Herstellung der Bahn gleichfalls wieder in Betrieb gesetzt werden.

Es darf daher von der Bahnanlage eine erhebliche und dauernde Besserung der wirthschaftlichen Zustände des Hochwaldes erwartet werden.

Die Baukosten der 51,9 km langen Bahn erreichen, abgesehen von den auf 454 000 ℳ anzunehmenden Kosten des von den Interessenten zu beschaffenden Terrains, anschlagsmässig die Höhe von 5 346 000 ℳ = 103 000 ℳ pro Kilometer.

Als staatsseitiger Zuschuss zu den Grunderwerbskosten ist mit Rücksicht darauf, dass die Leistungsfähigkeit der Interessenten dieser Bahn noch hinter derjenigen der Interessenten des zu I erörterten Projects zurückbleibt, der Betrag von 300 000 ℳ (nahezu $^{2}/_{3}$ der Grunderwerbskosten) in Aussicht genommen. Unter Hinzurechnung dieser Summe waren daher als staatsseitig aufzuwendendes Anlagecapital 5 646 000 ℳ in den Gesetzentwurf einzustellen.

Heide-Friedrichstadt-Husum-Tondern-Landesgrenze bei Ribe.

(§ 1 No. II des Gesetzentwurfes.)

Wie bereits in den Motiven des Entwurfes zu dem Gesetze von 14. Juni 1876, betreffend die Betheiligung des Staats an dem Unternehmen einer Eisenbahn von Itzehoe nach Heide, hervorgehoben, — interessirt man sich in Schleswig-Holstein bereits seit langer Zeit sehr lebhaft für die Anlage einer der Westküste folgenden, die Eider mit fester Brücke unterhalb Friedrichstadt überschreitenden Bahn von Itzehoe über Heide, Friedrichstadt, Husum, Tondern nach der nördlichen Landesgrenze mit Anschluss bei Ribe an das Dänisch-Jütische Eisenbahnnetz. Man bezweckt mit diesem Unternehmen, die reichen Marschdistricte der mit Communicationsmitteln so stark ausgestatteten Westküste aus ihrer Isolirung zu befreien und für den Eisenbahnverkehr aufzuschliessen, die Herzogthümer Schleswig und Holstein mit einander in engere örtliche Verbindung zu bringen, namentlich den Verkehr der nördlichen Districte Schleswigs mit dem Süden wesentlich zu erleichtern, und den aus Norden nach Süden durchgehenden Eisenbahnverkehr zu fördern. Nach mehr als 20jährigen, hauptsächlich durch politische Ereignisse von Zeit zu Zeit immer wieder unterbrochenen Anstrengungen der betreffenden Kreis- und Communalverbände gelang es zunächst nur den südlichen Anfang dieser Bahn, die Bahnstrecke Itzehoe-Heide durch die Holsteinische Marschbahngesellschaft zur Ausführung zu bringen, indem der Staat sich in Gemässheit des Eingangs bezeichneten Gesetzes an dem Unternehmen durch Uebernahme des sechsten Theils der für dasselbe auszugebenden Actien der bezeichneten Gesellschaft (Actien Lit. B. im Gegensatze zu dem für die Bahnstrecke Itzehoe-Elmshorn ausgegebenen Actiencapitale Lit. A.) betheiligte, während der übrige Theil des erforderlichen Actiencapitals von den Kreisen Steinburg und Süderdithmarschen und den benachbarten kleineren communalen Verbänden übernommen wurde.

Nachdem sich das bisherige Unternehmen der Holsteinischen Marschbahngesellschaft günstig consolidirt hat, ist man nunmehr der Fortführung desselben von Heide bis zur Landesgrenze bei Ribe als eines integrirenden Theils der Marschbahn energisch näher getreten, indem die generellen technischen Vorarbeiten dieser Bahnstrecke angefertigt sind und die Beschaffung des erforderlichen Baucapitals grossen Theils sicher gestellt ist.

Nach den von der Direction der Holsteinischen Marschbahngesellschaft mit staatlicher Genehmigung und unter pecuniärer Beihülfe der betheiligten Communen angefertigten Vorarbeiten ist die Bahn 131 km lang und als eingeleisige Vollbahn mit fester Ueberbrückung der Eider bei Friedrichstadt projectirt. Zwischen den Hauptstationen Friedrichstadt, Husum, Tondern und der Dänischen Grenze unterhalb Ribe soll, soweit technische Rücksichten dies gestatten, möglichst diejenige Linie gewählt werden, welche einerseits möglichst productive und andererseits solche Districte durchschneidet, die von der auf der Ostküste vorhandenen Bahn keinen oder doch nur geringen Nutzen haben.

Behufs Aufbringung des auf 14 500 650 ℳ angemessen veranschlagten Baucapitals beabsichtigt die Holsteinische Marschbahngesellschaft eine mit 4 pCt. zu verzinsende Anleihe im Betrage von 7 500 000 ℳ aufzunehmen und den Rest des Baucapitals im Betrage von 7 000 650 ℳ durch Vermehrung ihres Actiencapitals und zwar durch Ausgabe von Stammactien Lit. C im Betrage von 3 500 100 ℳ und von Stammprioritätsactien Lit. C im Betrage von 3 500 550 ℳ zu beschaffen. Von den betheiligten von der Bahn durchzogenen Kreisen und Communen und einzelnen Privatpersonen, welche an der Ausführung der Bahn gleichfalls ein locales Interesse haben, sind Stammactien Lit. C im Betrage von 2 001 150 ℳ und Stammprioritätsactien Lit. C im Betrage von 1 999 800 ℳ gezeichnet worden. Der Rest von Stammactien Lit. C im Betrage von 1 498 950 ℳ und von Stammprioritätsactien Lit. C im Betrage von 1 500 750 ℳ hat sich bei den Localinteressenten, deren Leistungsfähigkeit durch die vorgedachten Actienzeichnungen nach dem Urtheile der Provinzialbehörden erschöpft ist, nicht unterbringen lassen, weshalb beantragt ist, dass der Staat durch Uebernahme dieser Actienbeträg das Zustandekommen der Bahn herbeiführen möge.

Diesem Ansuchen dürfte bei der Bedeutung, welche das Unternehmen für die wirthschaftliche Entwickelung des durchschnittenen Gebiets und für die Hebung der Steuerkraft der Bevölkerung desselben gewinnt, zu willfahren sein.

Die Erwerbsverhältnisse des nordwestlichen Gebiets der Provinz, dessen Bevölkerung in gleicher Weise wie diejenige der Marschdistricte vorzugsweise auf den Betrieb der Landwirthschaft und der Viehzucht angewiesen ist, deren kräftigere wirthschaftliche Entwickelung in den zeitigen Verkehrsverhältnissen eine erhebliche Behinderung erfährt, haben das Bedürfniss zur Herstellung einer geeigneten Schienenverbindung immer dringender hervortreten lassen.

Das in Rede stehende Project entspricht im Wesentlichen den schon früher in Bezug auf die Vervollständigung des Holsteinischen Eisenbahnnetzes Seitens der Provinzialbehörden gemachten Vorschlägen. Die Vortheile der projectirten Linie sind in die Augen fallend. Indem sie als Fortsetzung der Holsteinischen Marschbahn das ganze westliche Küstengebiet durchschneidet und zum Aufschluss bringt, gewährt sie neben der Vermittelung des inneren Verkehrs, für welchen insbesondere auch die Inseln Föhr, Sylt und Romoe in Betracht kommen, den durchschnittenen Districten einerseits die für die Viehzucht wichtige Verbindung mit Jütland und andererseits die im Interesse des erleichterten Absatzes der landwirthschaftlichen Producte

erwünschte directe Verbindung nach den Seehäfen Hamburg, Husum, Tönning etc., sowie nach den inneren Märkten Deutschlands.

Den Hauptfactor für den Verkehr mit dem Dänischen Festlande bildet der Viehtransport, insbesondere der Transport von Rindvieh, welches im Frühjahr mager aus Jütland bezogen, auf die Weiden in den Marschen des westlichen Schleswigs und Holstein aufgetrieben und demnächst fett weiterverkauft wird. Das fettgemachte Vieh wurde bisher vorzugsweise über Tönning zur See nach England exportirt. In neuerer Zeit hat sich jedoch in Folge der stetig sich steigernden Concurrenz Amerikas auf den Englischen Schlachtviehmärkten und der mannigfachen, der Einfuhr lebenden Viehs in England Seitens der dortigen Regierung bereiteten Hindernisse der Handel mit Fettvieh aus den Marschen mehr und mehr den Hamburgern und binnenländischen, insbesondere den Rheinisch-Westfälischen Märkten zugewendet. Die Thatsache, dass von Tönning aus im Jahre 1880 allein 25 863 Stück Rindvieh und 48 493 Stück Kleinvieh nach England exportirt wurden, und dass blos die Fähre bei Friedrichstadt in demselben Jahre von 14 474 Stück Vieh passirt worden ist, giebt ein Bild von dem ausserordentlichen Umfange des Viehverkehrs. Es leuchtet ein, welche hohe Bedeutung unter diesen Umständen sowohl für die wirthschaftliche Entwickelung der Marschdistricte der Provinz Schleswig-Holstein, als auch für die Versorgung des grossen Deutschen Marktes ein Bahnunternehmen gewinnen muss, welches die Viehzufuhr nach den Weideplätzen in so wesentlicher Weise erleichtert, die directe Weiterführung des dort fett gemachten Viehes nach dem Binnenlande ermöglicht und die Viehtransporte zugleich von dem überaus lästigen Ueberschreiten des breiten Eiderstromes mittelst Fähre befreit.

Auch im Uebrigen bildet der Mangel eines festen und zu jeder Jahreszeit prakticabeln Uebergangs über den Eiderstrom auf der fast 100 km langen Strecke von Rendsburg bis zur Nordsee für die Entwickelung eines regeren Verkehrslebens in und zwischen den beiden Herzogthümern ein grosses Hinderniss, dessen Beseitigung für den Eisenbahnverkehr durch die im Zuge der Bahn bei Friedrichstadt zu erbauende feste Eisenbahnbrücke mit der darauf zu verwendenden hohen Bausumme von circa anderthalb Millionen Mark nicht zu theuer bezahlt werden dürfte, zumal die Brücke durch Aufwendung einer, billigerweise nicht von der Eisenbahngesellschaft, sondern von den betreffenden Localinteressenten beizusteuernden Summe von circa 400 000 ℳ auch für den Fuss- und Landfuhrverkehr eingerichtet werden kann, falls sich diese Einrichtung trotz Eröffnung des den Landverkehr grösstentheils in sich aufnehmenden Eisenbahnverkehrs als ein Verkehrsbedürfniss herausstellen sollte.

Das Anlagecapital der Holsteinischen Marschbahngesellschaft würde nach deren vorbezeichneten Positionen bestehen:

1. in einer früheren Prioritätsanleihe von . . .	641 250 ℳ
2. in den für die Bahnen Glückstadt-Elmshorn und Glückstadt-Itzehoe emittirten 2 650 Stück Stammactien Lit. A und 2 720 Stück Stammprioritätsactien Lit. A à 450 ℳ	2 416 500 „
3. in den für die Bahn Itzehoe-Heide emittirten 6 667 Stück Stammactien Lit. B und 6 852 Stück Stammprioritätsactien Lit. B à 450 ℳ . . .	6 083 550 „
4. in den für die projectirte Bahn Heide-Landesgrenze zu emittirenden	
a) Prioritätsobligationen.	7 500 000 „
b) 7 778 Stück Stammactien Lit. C und 7 779 Stück Stammprioritätsactien Lit. C à 450 ℳ	7 000 650 „
insgesammt	23 641 950 ℳ

An dem nach Abzug der Verwaltungs- und Betriebsausgaben, der Verzinsung und Amortisation der Prioritätsanleihen und der Rücklagen in den Reserve- und Erneuerungsfonds verbleibenden Reingewinne des Unternehmens würden die Inhaber der Stamm- und Stammprioritätsactien wie folgt participiren:

1. Die Stammprioritätsactien Lit. A erhalten aus dem Reingewinn der Bahnstrecken Glückstadt-Elmshorn und Glückstadt-Itzehoe vor den übrigen Actien eine Dividende von 4½ pCt.,
2. die Stammprioritätsactien Lit. B erhalten nach Befriedigung des Anspruchs sub 1 aus dem Reingewinn der sub 1 genannten Bahnen und der Bahn Itzehoe-Heide nebst ihren Zweigbahnen ebenso eine Dividende von 5 pCt.,
3. die Stammactien Lit. A erhalten nach Befriedigung der Ansprüche sub 1 und 2 aus dem Reingewinn der dort genannten Bahnen vorweg eine Dividende von 2 pCt.,
4. die Stammprioritätsactien Lit. C erhalten aus dem Reingewinn der Bahn Heide-Landesgrenze eine Dividende von 5 pCt.
   Soweit indessen der Reingewinn dieser Bahn zur Gewährung einer solchen Dividende nicht ausreicht, wird dieselbe aus dem nach Befriedigung der Ansprüche sub 1—3 etwa verbleibenden Reingewinn der dort genannten Bahnen bestritten.
5. Die alsdann noch verbleibenden Gewinnüberschüsse werden so vertheilt, dass zunächst die Stammactien Lit. B und C ebenfalls 2 pCt. Dividende erhalten, und demnächst unter sämmtlichen Stammactien des Gesammtunternehmens eine völlige Gleichheit des Dividendenbezuges bis zu 4½ pCt. eintritt, während weitere Ueberschüsse auf alle Actien gleichmässig vertheilt werden.

Aus dem Reingewinn der Holsteinischen Marschbahngesellschaft sind an Dividenden gezahlt worden:

	im Jahre:			
	1879	1880	1881	1882
1. an die Stammprioritätsactien Lit. A	4½%	4½%	4½%	4½%
2. „ „ „ Lit. B	5%	5%	5%	5%
3. „ „ Stammactien Lit. A	2%	1%	2%	2%
4. „ „ „ Lit. B	—	—	2%	1½%

Die 4procentige Verzinsung der projectirten neuen Anleihe von 7½ Millionen Mark erscheint also schon durch die Reineinnahme der der Marschbahngesellschaft bisher concessionirten Eisenbahnstrecken gesichert.

Bei der Gleichartigkeit der Verhältnisse längs der ganzen Schleswig-Holsteinischen Marschgegend lässt sich erwarten, dass die Einnahmen und Ausgaben auf der projectirten Neubaustrecke denen auf den vorhandenen Strecken gleich sein werden, so dass von vornherein auf eine Dividende für die Stammprioritätsactien Lit. C und bei weiterer Entwickelung des Unternehmens auch auf eine Dividende für die Stammactien Lit. C wird gerechnet werden können.

Bezüglich des für das Gedeihen des in Rede stehenden Bahnprojects so wesentlichen Anschlusses desselben an die Dänisch-Jütischen Bahnen haben die mit der Königlich Dänischen Regierung dieserhalb angeknüpften Verhandlungen ergeben, dass Dänischerseits der Fall einer Fortsetzung der Dänischen Zweigbahn Bramminge-Ribe bis zur Dänisch-Preussischen Landesgrenze bereits beim Bau dieser Bahn in Betracht gezogen, und dass diese Rücksicht insbesondere für die örtliche Disposition der Stationsanlage in Ribe bereits massgebend gewesen ist. Um dem Ausbau der betreffenden Dänischen Bahnstrecke im Falle der in Rede stehenden Fortsetzung der Holsteinischen Marschbahn alsbald näher treten zu können, hat die Königlich Dänische Regierung wiederholt an den Reichstag eine bezügliche Gesetzesvorlage gebracht, welche indess aus Gründen, die mit dem fraglichen Bahnproject ausser Zusammenhang stehen, bisher unerledigt geblieben ist. Soweit sich übersehen lässt, ist die Erwartung berechtigt, dass es gelingen wird, die Frage des Anschlusses binnen Kurzem zur befriedigenden Lösung zu bringen.

Unter diesen Umständen dürfte es unbedenklich erscheinen, die Betheiligung des Staates in dem nachgesuchten Umfange eintreten zu lassen und somit im vorliegenden Falle ausnahmsweise über dasjenige Mass hinauszugehen, welches bei Betheiligungen des Staates an dem Actiencapital von Privatbahnunternehmungen bisher innegehalten worden ist. Um jedoch das staatliche Interesse für den Fall eines etwaigen späteren staatlichen Ankaufs des Holsteinischen Marschbahnunternehmens sicher zu stellen, dürfte die Staatsbetheiligung an die, von der Marschbahngesellschaft bereits acceptirte Bedingung zu knüpfen sein, dass der Staat berechtigt sein soll, von dem Ankaufsrechte des gesammten Holsteinischen Marschbahnunternehmens nach Massgabe der Bestimmungen des § 42 des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 schon nach Verlauf von 10 Jahren — den Beginn dieses Zeitraumes von dem Zeitpunkte der Betriebseröffnung auf der Strecke Heide-Landesgrenze an gerechnet — Gebrauch zu machen.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neu eröffneter Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Von der geschäftsführenden Direction des Vereins ist auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereinsstatuts allen Verwaltungen mitgetheilt worden, dass

1. die vom 1. Januar cr. in Besitz und Betrieb der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft übergegangene, bisher von der Oesterreichischen Local-Eisenbahn-Gesellschaft verwaltete, 19,8 km lange Strecke Peček-Zasmuk nebst Zweigbahnen Bošitz-Kaufim (3 km lang) und Bošitz-Soojšitz (2 km lang), von denen die beiden ersten Strecken dem allgemeinen Verkehre, die letztere nur dem Güterverkehre dient,
2. die der Königlichen Eisenbahn-Direction Hannover unterstellte, am 1. d. M. für den allgemeinen Verkehr eröffnete, 1,9 km lange Strecke Epterode-Grossalmerode (Reststrecke der 8 km langen Zweigbahn Walburg-Grossalmerode)

als Vereinsbahnstrecken zu betrachten seien.

Aus dem Deutschen Reich.

Preussische Staatsbahnen (Neuorganisation).

Eine Verfügung des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Festsetzung der Geschäftsbezirke der durch den Allerhöchsten Erlass vom 24. Januar d. J. in Breslau und Posen errichteten Betriebsämter (siehe vorige Nummer S. 133) und anderweite Abgrenzung der Geschäftsbezirke einzelner bereits bestehender Betriebsämter bringt zur öffentlichen Kenntniss, dass

I. den durch den Allerhöchsten Erlass vom 24. Januar 1884 im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection zu Breslau vom 1. März d. J. ab neu errichteten Königlichen Eisenbahn-Betriebsämtern zu Breslau und Posen die Verwaltung und Betriebsleitung einerseits der zu dem Rechte-Oder-Ufer-, andererseits der zu dem Posen-Creuzburger Eisenbahnunternehmen gehörenden Strecken innerhalb der den Königlichen Eisenbahn-Betriebsämtern durch die Allerhöchst unter dem 24. November 1879 genehmigte Organisation der Staatseisenbahnverwaltung zugewiesenen Ressortbefugnisse übertragen ist. Zugleich wird bestimmt, dass hiernach vom 1. März d. J. ab in Breslau und Posen unter der Königlichen Eisenbahndirection zu Breslau folgende Königlichen Eisenbahn-Betriebsämter fungiren:

1. in Breslau unter der Firma 1a Königliches Eisenbahn-Betriebsamt Breslau (Breslau-Cosel) das bereits bestehende Königliche Eisenbahn-Betriebsamt Breslau (wie bisher für die Strecken Schebitz-Breslau-Cosel, Brieg-Neisse, Groschowitz-Gr. Strehlitz-Peiskretscham-Borsigwerk und Peiskretscham-Laband),

   1b Königliches Eisenbahn-Betriebsamt Breslau (Breslau-Dzieditz) für die Strecken des Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahnunternehmens;
2. in Posen unter der Firma 2a Königliches Eisenbahn-Betriebsamt Posen (Stargard-Posen) das bereits dort bestehende Königliche Eisenbahn-Betriebsamt (wie bisher für die Strecken Stargard-Posen, Posen-Thorn, Inowrazlaw-Bromberg und Inowrazlaw-Montwy),

   2b das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt Posen (Posen-Creuzburg) für die Strecken des Posen-Creuzburger Eisenbahnunternehmens.

II. Der Geschäftskreis mehrerer bereits bestehender Betriebsämter wird vom 1. April d. J. ab anderweit abgegrenzt und denselben ausserdem die nachstehend mit * bezeichneten in Bau begriffenen Strecken vom Tage der Betriebseröffnung zugetheilt.

Wir fügen den betreffenden in Betrieb befindlichen Linien den Uebergangstag und bei den in Bau begriffenen Linien die voraussichtliche Eröffnungszeit bei, wie sich solche in dem in No. 4 S. 42 im Auszug mitgetheilten officiellen Bericht an das Abgeordnetenhaus vom 18. December v. J. angegeben finden.

Direction	Betriebsamt	Zugang
Bromberg	Allenstein	*Allenstein-Gutstadt (1/11. 84).
		*Braunsberg-Mehlsack (1/11. 84).
		*Ortelsburg-Johannisburg (1/11. 84).
"	Stolp	*Zollbrück-Bütow (15/8. 84).
Hannover	Paderborn	*Scharzfeld-Lauterburg-St. Andreasberg (im Sommer 1884 ?).
"	Cassel (Main-Weserb.)	*Wabern-Wildungen (im Sommer 1884).
Magdeburg	Halberstadt	*Wernigerode-Ilsenburg (im Sommer 1884).
Köln (linksrhein.)	Köln (bisher Crefeld)	Longerich-Neuss (1/4.84).
	" (" Trier)	Kalscheuren-Jünkerath (1/4. 84).
		Call-Hellenthal (1/4. 84).
"	Aachen (bisher Köln [linksrhein.])	Langerwehe-Herbesthal (1/4. 84).
		Stolberg-Alsdorf (1/4.84).
		Stolberger Thalbahn (1/4. 84).
		Herbesthal-Eupen(1/4.84)
"	Crefeld (bish. Aachen)	M.Gladbach-Viersen-Crefeld-Homberg(1/4.84).
		Viersen-Venlo "
		Homberg Mörs "
Erfurt	Erfurt (bisher Cassel)	Dietendorf-Erfurt "
		Dietendorf-Ilmenau "
	" (" E.-Dir. Magdeb. Betr.-A. Magdeb.-Halberstadt)	Suhl-Grimmenthal "
		*Plaue-Suhl (im Herbst 1884).
		*Grimmenthal-Ritschenhausen(i.Herbst1884).
"	Weissenfels (bisher Erfurt)	Weissenfels-Halle(1/4.84).
		Corbetha-Leipzig "

(Eine bildliche Darstellung der Directions- und Betriebs-Amts-Bezirke der Königlich Preussischen Staatseisenbahnen giebt Dr. Koch's gleichnamige Karte. Von derselben wird in ca 8 Tagen eine neue Auflage erscheinen, welche die Neuorganisation vom 1. März und 1. April d. J. darstellt. Die Red.)

Verstaatlichte Eisenbahnen:

a) Altona-Kieler Eisenbahn.

Nachdem der Vertrag, betreffend den Uebergang des Altona-Kieler Eisenbahn-Unternehmens auf den Staat, durch das Gesetz vom 24. Januar d. J. die verfassungsmässige Genehmigung erhalten hat, ist von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten die Auszahlung der den Actionären zugesicherten festen Rente von $9^1/_5$ pCt., gleich 41,40 *M.* pro Actie, für das Jahr 1883 angeordnet worden und wird dieselbe vom 4. d. M. ab in Altona und Kiel bezahlt.

b) Oberschlesische Eisenbahn.

Wie von der Direction der Oberschlesischen Eisenbahn mitgetheilt wird, werden die Actien der Oberschlesischen Eisenbahn vom 11. Februar cr. ab mit $10\frac{1}{2}$ pCt. (die vom Staate gezahlte feste Rente) abgestempelt. Von dem gleichen Tage an wird auch die Convertirungsprämie von 15 *M.* pro Actie zur Auszahlung gebracht.

c) Breslau-Schweidnitz-Freiburger und d) Rechte-Oder-Uferbahn.

Auch die Direction der Breslau-Schweidnitz-Freiburger und diejenige der Rechte-Oder-Uferbahn machen jetzt bekannt, dass die bei beiden Bahnen für die Stammactien resp. Stammprioritäten je 30 *M.* pro Stück betragenden Convertirungsprämien vom 11. Februar cr. ab bei ihren Cassen gegen Abstempelung der Titres in Empfang genommen werden können. Die Einreichung der Actien kann auch bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptcasse zu Berlin (Potsdamer Bahnhof) erfolgen. Jedoch können von dieser Casse die abgestempelten Actien nebst Zuzahlung erst nach einigen Tagen ausgehändigt werden.

e) Posen-Creuzburger Eisenbahn.

Der Verkaufsvertrag der Posen-Creuzburger Eisenbahn mit der Regierung ist bereits in das Handelsregister zu Posen eingetragen worden.

Braunschweigische Eisenbahn.

Wie man der „Wes. Ztg.“ aus Braunschweig berichtet, sollen die jüngst gepflogenen Verhandlungen zwischen Minister Maybach und den Vertretern Braunschweigs über die schwebenden Eisenbahnfragen dem Abschlusse nahe sein. Als Hauptpunkte des Vertrages wird Folgendes mitgetheilt:

Die Braunschweigischen Bahnen gehen ganz in Besitz, Betrieb und Verwaltung Preussens über, dagegen concessionirt Preussen die projectirten Secundärbahnen (welche das Consortium Erlanger und Genossen bauen will) mit Ausnahme der Linie Braunschweig-Gifhorn, welche Preussen selbst bauen will. Auch soll die Bahn Braunschweig-Hildesheim gesichert sein. Ferner soll die projectirte Anschlussbahn von Helmstedt an die Berlin-Lehrter Bahn, statt in Oebisfelde, in einem anderen Punkte der letzteren Bahn münden. Ein definitiver Abschluss ist jedoch, wie gesagt, noch nicht erfolgt. — Diese Mittheilungen kommen zwar aus sonst guter Quelle, doch dürfte immerhin ihre Bestätigung abzuwarten sein.

Einstellung von Nichtraucher-Coupés in die Züge.

Mit Rücksicht darauf, dass die bezüglich der Einstellung von Nichtraucher-Coupés 3. Wagenclasse ertheilten Weisungen der Eisenbahn-Directionen nicht überall ausreichen, um den berechtigten Wünschen des reisenden Publikums Rechnung zu tragen, hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten die Directionen der Preussischen Staatsbahnen, auch der zuletzt verstaatlichten, angewiesen, mindestens etwa den sechsten Theil der Coupés 3. Classe (ausser den Frauen-Coupés) als „Nichtraucher-Coupés“ zu bezeichnen und dafür zu sorgen, dass diese Zahl von Nichtraucher-Coupés schon auf der Abgangsstation zur Verfügung des Publikums gestellt wird, ohne erst Beschwerden und Bitten des Publikums abzuwarten. Eine weitere Vermehrung dieser Coupés kann von dem jeweiligen Bedürfniss abhängig gemacht werden.

Unentgeltliche Abgabe von Tarifnachträgen.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat genehmigt, dass die unentgeltliche Abgabe von Tarifnachträgen an Private ohne Rücksicht auf den Inhalt der Nachträge lediglich davon abhängig gemacht werde, ob der Herstellungspreis den Betrag von 20 ₰ für das Stück übersteigt oder nicht.

Beförderung der Postsachen bei Unfällen und Betriebsstörungen auf der Eisenbahn.

Preussische Staatsbahnen. Einige in der letzten Zeit zur Kenntniss des Ministers der öffentlichen Arbeiten gelangte Specialfälle, in welchen bei Gelegenheit von Unfällen und Betriebsstörungen auf der Eisenbahn unter Mitverschuldung des betheiligten Eisenbahnpersonals ungebührliche Verzögerungen in der Beförderung der Postsachen vorgekommen sind, geben dem-

selben Anlass, durch Erlass vom 29. v. M. (unter Verweisung auf die Verfügung vom 5. Juni 1871) wiederholt zu bestimmen, dass bei derartigen Unterbrechungen und Störungen in der Fahrt eines Zuges, sofern demnächst zwischen Beförderung von Reisenden oder der Post zu wählen ist, der zugführende Eisenbahnbeamte zwar zu entscheiden, diese Entscheidung aber nicht ohne zuvoriges Benehmen mit dem obersten Post-Begleitungsbeamten zu treffen und hierbei auf die Interessen der Post nach Lage der Verhältnisse thunlichste Rücksicht zu nehmen hat.

Ministerial-Erlass, betreffend die Sonntagsruhe.

Eine neuere Verfügung des Ministers der öffentlichen Arbeiten giebt den Königlichen Eisenbahn-Directionen auf, der wichtigen Frage, wie den Beamten der Verkehrs-Anstalten die erforderliche Sonntagsruhe zu gewähren sei, fortgesetzt im Sinne des am 10. März 1883 in dieser Beziehung ergangenen Erlasses ihre besondere Fürsorge zuzuwenden. Aus den Berichten, welche sich über die Ausführung dieses Erlasses äussern, geht hervor, dass die für die Gewährung der erforderlichen Sonntagsruhe an das Personal der Staatseisenbahn-Verwaltung aufgestellten Grundsätze im Bereich der älteren Staatsbahnen in den östlichen Provinzen im Allgemeinen zur Durchführung gelangt sind, und dass es auch in anderen Landestheilen gelungen ist, durch zweckmässigere Diensteintheilung dem Bedürfniss der Angestellten in der angegebenen Richtung mehr Rechnung zu tragen, als dies bisher vielfach der Fall war. Die Eisenbahnbehörden sind nun neuerdings aufgefordert worden, durch eine sorgfältige Regelung und Revision der Diensteintheilung, so weit nöthig, auch durch eine entsprechende Vermehrung der Hülfskräfte nach Massgabe der etatsmässig verfügbaren Mittel, darauf hinzuwirken, dass die für die älteren Staatsbahnen geltenden Grundsätze bezüglich der Sonntagsruhe der Beamten auch in denjenigen Bezirken, in welchen dieselben noch nicht zur vollen Durchführung gekommen sind, allmälig zur Geltung gelangen. Was die Einschränkung des Güterverkehrs an Sonn- und Festtagen anlangt, so haben die eingegangenen Berichte ergeben, dass es ohne Beeinträchtigung der Interessen des öffentlichen Verkehrs angängig gewesen ist, im Bereich der Staatseisenbahn-Verwaltung an Sonn- und Festtagen etwa 23 pCt. der fahrplanmässigen Güterzüge ausfallen zu lassen. Die fortgesetzte Prüfung auch dieser Angelegenheit im Sinne des Erlasses vom 10. März wird den Eisenbahn-Directionen vom Minister anempfohlen.

Ausnutzung der Fernsprech-Einrichtung für die Eisenbahn-Güter-Expeditionen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat infolge seines Erlasses vom 17. October 1882 unterm 15. v. M. den Staatseisenbahn-Directionen eine Zusammenstellung des Inhalts der auf jenen Erlass erstatteten Berichte zur Kenntnissnahme und mit dem Auftrage zugehen lassen, der zweckmässigen Ausnutzung der Fernsprech-Einrichtung, nämlich dem Anschluss der Eisenbahn-Güterexpeditionen an Fernsprecher, auch ferner ihre Aufmerksamkeit zuzuwenden. Aus den Köln (linksrheinisch) betreffenden Bemerkungen erhellt, wie der „Köln. Ztg." berichtet wird, dass in Köln etwa 200 Anschlüsse bestehen und auf jeder der Anlagen durchschnittlich etwa 200 Anfragen monatlich erfolgen, die sich hauptsächlich auf Wagenbestellungen, Erkundigungen nach Sendungen und nach Frachtsätzen, sowie auf Berichtigungen von Frachtbrief-Irrthümern beziehen; nebenbei wird die Telephon-Verbindung zur Verständigung der Stationen untereinander benutzt. Eine vermehrte Benutzung der Fernsprech-Einrichtung ist für die Zukunft mit Bestimmtheit zu erhoffen. Unzuträglichkeiten haben sich nicht ergeben. Auf der Rheinstation ist das Verstehen etwas erschwert. In Aachen-Burtscheid sind 33 Anschlüsse und weitere 9 im Bau oder angemeldet. In Köln (rechtsrheinisch) bestehen 170 Verbindungen, doch haben nur 22 Firmen in 228 Fällen von der Einrichtung Gebrauch gemacht. Der Verkehr mit dem Publikum ist somit gering, betrifft hauptsächlich Ein- und Abgang von Gütern, Tarifsätze, Verfügung über angekommenes Gut und Stellung leerer Wagen. Der Apparat arbeitet gut. Im Bezirk Elberfeld wird der Anschluss an die Güterexpedition von 26 und in Barmen von 10 Betheiligten benutzt, mit welchen monatlich durchschnittlich 52 bezw. 20 Unterhaltungen stattfinden. Danach war die Benutzung bisher äusserst gering, der Inhalt der Unterhaltungen überdies von untergeordneter Bedeutung. Für weitere Anschlüsse liegt vorläufig kein Bedürfniss vor.

Werrabahn.

Das Meiningensche Ministerium erlässt die nachstehende Bekanntmachung: „Die Regierungen von Meiningen, Weimar und Coburg-Gotha sind durch gleichlautende Ministerialerklärungen vom 15. December 1883 dahin übereingekommen: 1. Diejenigen Bestimmungen des Art. 12 des die Werrabahn betreffenden Staatsvertrages vom 16. September 1847, welche sich auf die Verordnung der Eisenbahnabgaben etc. zum Zweck der Amortisirung des in dem Werrabahn-Unternehmen angelegten Actiencapitals beziehen, werden aufgehoben. 2. Der bisher angesammelte Amortisationsfonds wird aufgelöst und in Gemässheit der Verabredungen in dem Staatsvertrage vom 16. September 1847 nach dem Längenverhältniss der Bahnstrecken innerhalb der einzelnen Staatsgebiete unter den betheiligten Regierungen vertheilt. 3. In gleicher Weise wird von jetzt ab die von der Werra-Eisenbahn zu beziehende Eisenbahnabgabe unter den betheiligten Regierungen vertheilt. Die Herzoglich Meiningensche Regierung übernimmt die Feststellung der Abgabe und wird dieselbe alljährlich nach dem unter Ziffer 2 angegebenen Vertheilungsmassstabe seitens der Direction der Werrabahn-Gesellschaft an die betheiligten Regierungen abführen lassen. 4. Insoweit im Art. 12 des Staatsvertrags vom 16. September 1847 bestimmt worden ist, dass ausser der Abgabe, welche in Uebereinstimmung mit den für die Preussischen Eisenbahnen zu gewärtigenden allgemeinen Bestimmungen von dem Reinertrage des Unternehmens in seiner ganzen Ausdehnung von der Königlich Bayerischen Grenze bei Coburg bis zur Thüringischen Bahn wird erhoben werden, der Gesellschaft keine besonderen Abgaben für die in den verschiedenen Gebieten belegenen Bahnstrecken, als: Gewerbesteuer, Einkommensteuer, Concessionsgeld und dergleichen auferlegt werden sollen, behält es bei demselben sein Bewenden."

Wir wollen bei dieser Gelegenheit bemerken, dass, wie uns aus bester Quelle mitgetheilt wird, die in No. 8 S. 110 enthaltene, der „Vossischen Zeitung" entnommene Nachricht, der Meiningensche Landtag werde im Februar zur Beschlussfassung über einige zu erbauende Eisenbahnen wieder zusammentreten, jeden Grundes entbehrt.

Zum Actien-Gesetzentwurf.

Der Deutsche Handelstag tritt voraussichtlich um die Mitte des laufenden Monats zusammen. Den Hauptgegenstand seiner Tagesordnung wird die Berathung des neuen Actien-Gesetzentwurfs bilden.

Die Strassburger Handelskammer hat an das Ministerium ein Gutachten über den fraglichen Gesetzentwurf, betreffend die Commanditgesellschaften auf Actien und die Actiengesellschaften, erstattet. Das Gutachten gipfelt in einem den Entwurf schlechtweg ablehnenden Ergebniss und beantragt eine Revision der einzelnen Bestimmungen.

Oels-Gnesener Bahn.

Es soll in gewissen Kreisen der Actionäre die Absicht bestehen, der Regierung eine neue Offerte wegen Verstaatlichung der Bahn zu unterbreiten. Nachdem die Zuzahlung von 9 *M.* für die Actien und von 25 *M.* für die Stammprioritäten abgelehnt worden, will man jetzt einen neuen Vorschlag mit 5 *M.*, resp. 10 *M.* Zuzahlung machen. Nach der wiederholten Erklärung der Regierung, dass nur die frühere staatsseitige Offerte in Erwägung genommen werden könne (siehe No. 9 S. 124) ist nicht daran zu denken, dass die Regierung auf einen solchen Vorschlag sich einlassen wird. Inzwischen sind seitens der Königlichen Direction der Oberschlesischen Bahn der Oels-Gnesener die wichtigsten Instradirungen gekündigt worden. Das ist wohl ein deutlicher Fingerzeig für die Actionäre.

Nordhausen-Erfurter Eisenbahn.

In der am 2. d. Mts. in Nordhausen abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn wurde der Vertrag mit dem Bankhause Jacob Landau in Berlin, betreffend die Erwerbung der noch bezugsberechtigten Nordhausen-Erfurter Stammprioritäts-Actien-Dividendenscheine und Uebertragung des Nachbezugsrechts auf die Inhaber der Stammactien mit 783 von 1 115 Stimmen genehmigt und dem beantragten Zusatz zu den Gesellschaftsstatuten die Zustimmung ertheilt.

Durch den angenommenen Statutennachtrag wird bestimmt, dass die in § 22 vorgesehene Art der Dividendenzahlung nur bezüglich der Zeit bis incl. Betriebsjahr 1883 giltig ist, von da ab aber der nachzuzahlende Betrag jedes Mal auf den Dividendenschein des zur Abrechnung kommenden Betriebsjahres verrechnet wird.

Aus dem Grossherzogthum Hessen.

Aus Darmstadt vom 31. Januar wird berichtet, dass an genanntem Tage in der Sitzung der zweiten Kammer die Regierung eine Vorlage wegen Erbauung einer Reihe von Secundärbahnen überreichte.

Der Gesetzentwurf bezeichnet als die beabsichtigten neuen Eisenbahnlinien folgende: 1. von Stockheim über Ortenburg und Hirzenhain nach Gedern, 2. von Hungen nach Laubach, mit Abzweigung nach der Friedrichshütte, 3. von Nidda nach Schotten, 4. von Ranstadt, Station der Oberhessischen Eisenbahnen, nach Nieder-Wöllstadt, Station der Main-Weserbahn, 5. von Stationen Eberstadt der Main-Neckarbahn nach Pfungstadt, 6. von Reinheim über Gross-Bieberau und Brensbach nach Reichelsheim, 7. von Osthofen nach Westhofen, 8. von Sprendlingen in Rheinhessen nach Wöllstein. Die zur Deckung der zur Herstellung der Bahnen erforderlichen Geldmittel im Gesammtbetrag von 3 670 000 *M.* sind nach dem Gesetzentwurf im

Wege des Staatscredits flüssig zu machen, und zu diesem Zwecke ist in demjenigen Nominalbetrage, welcher zur Beschaffung des angegebenen Betrages erforderlich sein wird, eine zu 4 pCt. verzinsliche Anleihe in solchen Zeitabschnitten aufzunehmen, wie deren Verwendung nothwendig werden wird.

Die Berathung über den Gesetzentwurf, betreffend die Enteignung des Grundeigenthums, wurde begonnen.

Eisenbahnproject Altdamm-Stettin.

Wie die „O. Z." schreibt, ist gute Aussicht vorhanden, dass die projectirte Altdamm-Pyritzer Bahn bald zur Ausführung gelangt. Wahrscheinlich wird der Betrieb von der Verwaltung der Altdamm-Colberger Bahn übernommen und daher sehr billig beschafft werden können.

Eisenbahn Brandenburg-Jüterbog.

Die Stadtverordneten-Versammlung zu Brandenburg a/H. hat in letzter Sitzung für den Bau der Nebenbahn Brandenburg-Treuenbrietzen-Jüterbog 500 000 ℳ bewilligt.

Betriebseröffnungen im Deutschen Reiche in 1883.

Nach den officiellen Veröffentlichungen im „Reichsanzeiger" hatte das Deutsche Eisenbahnnetz (excl. der am Schluss besonders benannten Bahnen) während des Kalenderjahres 1883 um 623,95 km Betriebslänge zugenommen, wovon Staats- und Reichsbahnen mit 587,80 km, Privatbahnen unter Staatsverwaltung mit 15,92 km und Privatbahnen unter eigener Verwaltung mit 20,23 km participiren. Es sind dabei betheiligt: Reichsbahnen mit 52,52 km, Preussen mit 477,68 km, Sachsen mit 54,50 km und Oldenburg mit 3,1 km; die Oberschlesische Bahn mit 15,92 km; von Privatbahnen sind aufgeführt die Altona-Kieler mit 9,45 km und die Braunschweigische mit 11,63 km, während bei der Rechte-Oder-Ufer-Bahn nur eine Betriebslängenverkürzung (um 0,85 km), nicht aber die am 1. Juli 1883 erfolgte Eröffnung der Strecke Kreuzburg-Rosenberg O/S. Erwähnung gefunden hat.

Ausser der soeben erwähnten Strecke von 0,85 km (Schmiedeberg-Mochbern) wurden in 1883 ausser Betrieb gesetzt: am gleichen Tage, 1. Juni Tempelhof-Berlin Anhalter Bhf. 4,80 km; 13. October Friedland-Arenshausener Verbindungsbahn 6,80 km und Dorstfeld-Dortmund 3,68 km.

Die einzelnen Strecken wurden in folgender Reihe eröffnet:

		km
1./1.	Homburg-Mörs	5,70
1./2.	Berlin B.-Dresd. Bhf.-Berlin B.-A. Bhf.	1,20
21./3.	Pünderich-Traben	10,60
27./3.	Walburg-Epterode	6,10
1./4.	Teterchen-Kedingen	29,01
2./4.	Cölbe-Laasphe	35,60
1./5.	Langelsheim-Goslar-Grauhof	11,63
1./6.	Kedingen-Diedenhofen	15,86
„	Stralsund-Bergen	23,17
„	Wittlich-Cues-Berncastel	15,20
15./6.	Emden-Landesgrenze bei Jever	78,02
„	Abzweigung Georgsheil-Aurich	10,49
„	Jever-Oldenburgische Landesgrenze	3,10
1./7.	Kreuzburg-Rosenberg O/S.	19,9
1./8.	Klein Wanzleben-Seehausen	7,31
15./8.	Curven zum Centralbahnhof Strassburg	2,24
„	Mohrungen-Allenstein	45,31
„	Konitz-Laskowitz	70,15
„	Graudenz-Marienburg	76,83
„	Kornatowo-Kulm	16,98
1./9.	Remscheid-Remscheid Hasten	4,30
3./9.	Schmiedeberg-Kipsdorf	4,39
20./9.	Schwarzenberg-Joh. Georgenstadt	17,36
1./11.	Bochum-Wiemelhausen	4,00
„	Allenstein-Ortelsburg	44,83
15./11.	Mehltheuer-Altstadt Weida	32,75
20./11.	Zollbrück-Barnow	30,30
2./12.	Blankenese-Wedel	9,45
22./12.	Gerolstein-Prüm	23,30

In der obengenannten Summe von 623,95 km sind die 19,9 km der Strecke Kreuzburg-Rosenberg O/S. nicht mitenthalten; unter den aufgeführten Secundärbahnen ist noch die am 31. October eröffnete Linie Glasow-Berlinchen mit 18,15 km Betriebslänge hinzuzurechnen, so dass sich die pro 1883 hinzugekommene Betriebslänge, soweit der „Reichsanzeiger" die einzelnen Bahnen und ihr Erträgniss in das Schema aufgenommen hat, auf 662,00 km stellen müsste.

Bei den in der Zusammenstellung des „Reichsanzeigers" ausdrücklich als nicht aufgenommen bezeichneten Bahnen wurden während des gleichen Zeitraumes nachgenannte Strecken dem Betrieb übergeben:

	im Königreich Bayern:	
1./8.	die Privatbahn Schaftlach-Gmund am Tegernsee	7,8 km
1./10.	Staatsbahnstrecke Landshut-Neumarkt a. d. Rott	40,18 „
1./11.	„ Schirnding-Eger	13,10 „
15./11.	Pfälzische Eisenb. Strecke Kaiserslautern-Lauterecken	34,2 km
	bei sonstigen Bahnen im Deutschen Reich:	
16./5.	die Schleswig-Angeler Bahn	21,5 „
27./7.	in Mecklenburg Rostock-Doberan	18,14 „
1./11.	Warstein-Lippstadt, Localbahn	30,8 „
„	Strecke Wesselburen-Büsum der Westholsteinischen Bahn	10,0 „
20./11.	Hohenebra-Ebeleben, Localbahn	8,9 „
1./12.	Gehren-Grossbreitenbach, Verlängerung der Localbahn Ilmenau Gehren	10,9 „
„	Localbahn Eisern-Siegen in ganzer Länge für den Güterverkehr	14,7 „
22./12.	Reststrecke Wismar-Doberan der Wismar-Rostocker Bahn in Mecklenburg	40,66 „
	Zusammen	250,88 km.

Hierzu obige 662 km ergiebt für das ganze Deutsche Reich pro 1883 einen Zuwachs von 912,88 km Eisenbahn-Betriebslänge.

Aus Russland.

Warschau, den 24. Januar 1884.

Wjatka-Dwina-Bahn.

Die Zeitung „Nowoje Wremja" widmet der projectirten Wjatka-Dwina-Bahn einen längeren Artikel, dem Folgendes entnommen wird: Die neue Bahn würde zu allererst die Ausfuhr der Producte des nördlichen Russlands über Petersburg und die anderen Baltischen Häfen beschleunigen und verbilligen, wodurch auch eine so grosse Getreideanhäufung, wie die gegenwärtige in Rybinsk, nicht mehr vorkommen könnte. Die nördliche Fischerbevölkerung ist öfters nicht in der Lage, die reichen Erträge ihres Gewerbes bei dem niedrigen Wasserstand der Flüsse im Herbst nach den südlichen Märkten zu transportiren und so müssen sie dieselben in Archangel zu Spottpreisen verschleudern; die neue Bahn würde auch hier am ehesten Hilfe leisten können. Die Besiedelung des nördlichen Russlands und namentlich der Murmanküste, welche jetzt bei dem Mangel einer Communication nicht denkbar sei, müsste einen gewaltigen Aufschwung nehmen und in Folge dessen würde auch die Auswanderung aus jenen wegelosen Gegend aufhören. Welche Bedeutung die Bahn für die Verwerthung des nordischen Holzreichthums haben würde, lässt sich leicht denken; aber auch der Mehl- und Pelzhandel mit Norwegen, welcher unsere aus fast 600 Schiffen bestehende Kauffahrteiflotte erhält, würde sich noch mehr entwickeln. Hierbei ist noch darauf aufmerksam zu machen, dass die Erbauung der Bahn bei der Billigkeit des Bodens, des Materials und der Arbeitskräfte sehr wohlfeil zu stehen käme. Gleich nach der Fertigstellung der Wjatka-Dwina-Bahn muss man dieselbe aber bis Perm zu verlängern trachten. Alsdann werde Archangel einer der bedeutendsten Europäischen Häfen werden, weil als Hinterland das weite mit all' seinen Schätzen der Ausbeutung harrende Sibirien ihn stütze. Wenn jetzt schon Sibirischer Weizen zu demselben Preise wie der aus der nächsten Umgebung nach Petersburg geliefert werden könne, würde derselbe nach Erbauung dieser Bahn jeder Concurrenz spotten können. Da nun diese Bahn auch den Schiffsbau und die Schifffahrt fördern würde, welche mit allen Kräften zu unterstützen eine der Hauptforderungen zur Entwickelung der Russischen Seemacht sei, deshalb müsste man an die Erbauung der Wjatka-Dwina-Bahn als an eine der Forderungen rationeller Russischer Politik gehen.

Sibirische Transitobahn.

Die von der Regierung zur Aussteckung der Richtung für die Sibirische Transitobahn eingesetzte Commission hat vor Kurzem ihre Thätigkeit beendigt. Die betreffenden Ingenieure haben zwei Richtungen zur Wahl gelassen, wovon eine über Kasan und Nowgorod und die andere über Ufa und Samara gehen würde. Vermuthlich wird die letzte Richtung gewählt werden, da die erste den Bau von 4 bis 5 kostspieligen Brücken erfordert. Die neue Linie würde Samara mit Ekaterinenburg verbinden.

Pensa-Losowo-Charkower Bahn.

Einige Landschaften des Gouvernements Charkow bewerben sich um die Concession zum Bau einer Eisenbahn „Pensa-Losowo-Charkow", welche die Wolga und die süd-östlichen Provinzen mit Charkow und dem Schwarzen Meer verbinden soll. Diese Bahn würde entweder über Samara-Orenburg-Charkow (350 Werst) oder über Zarizin-Charkow (400 Werst) gehen. Die Ausführung dieses Projectes soll durch ein Actiencapital ohne Staatsgarantie erfolgen.

Die Institution of Civil Engineers in London und die Entwickelung und Werke der Ingenieur-Wissenschaften.

(„Engineering" vom 11. Januar 1884.)

Am 8. d. M. wurde die erste Jahresversammlung des Civil-Ingenieur-Vereins zu London von dem zeitigen Vorsitzenden Sir J. W. Bazalgelle mit dem üblichen Geschäftsbericht über die

Wirksamkeit des Vereines und die Entwickelung des Ingenieurwesens abgehalten. Den desfallsigen Mittheilungen wird Nachstehendes entlehnt:

I. Entwickelung des Ingenieurwesens in London.

Das Bedürfniss, über die in Folge des Aufschwunges der Naturwissenschaften sich häufenden Fragen und Anforderungen des Ingenieurfaches in persönlichem Zusammensein zu verhandeln, schuf die Institution of Civil Engineers, deren Mitgliederzahl jetzt das Dreizehnfache von der im Jahre 1838 gewesenen ist.

Gegen die Mitte des vorigen Jahrhunderts stifteten die Mechaniker Smeaton u. Watt, die Mühlenbauer Brindley u. Cubill und der Maurer Telfort die Institution, deren erster Präsident Telfort auch war. In jenen Tagen huldigte man der Ansicht, dass, um ein guter Ingenieur zu werden, praktische Erfahrung und natürliche Anlage vorhanden sein müsse und einfaches Studium und Uebung nicht, wie in anderen Professionen, zum Ziele führe. Das Unhaltbare dieser Anschauung zeigte sich, als die Ansprüche an das Ingenieurwesen sich vermehrten und das Arbeitsfeld der Profession der Civil-Ingenieure sich ins Ungemessene erweiterte.

Entgegen den Ansichten von Telfort und Waker fordert man jetzt von den Ingenieuren den möglichst hohen Grad theoretischen Wissens in praktischer Thätigkeit. Die Entwickelung der schlummernden Kräfte der Natur und deren Anwendung im praktischen Leben fällt damit mit den Anforderungen an die Ingenieurkunst zusammen und schiebt deren Grenzen immer weiter auseinander, so dass eine Ueberfüllung im Fach kaum je zu befürchten ist.

Den jungen Ingenieuren werden jetzt die Mittel zum Lernen reichlich geboten, die den älteren Fachgenossen ganz oder doch zum grössten Theile abgingen.

Die Institution of Civil Engineers ist die Centralstelle für die ganze Englische Ingenieurkunst.

II. Werke des Ingenieurwesens, welche die Gesundheit und den Comfort der Einwohner grosser Städte fördern und ihr Leben verlängern.

Die Ausbreitung der Intelligenz in immer weiteren Grenzen veranlasst die Anhäufung grosser Volksmassen in den Centren des Verkehrslebens, den grossen Städten. Die Mittel, welche die geographischen Grenzen für das sociale Leben und seine Bedürfnisse bedingen (Bahnen und Communicationswege), schafft man jetzt mit Aufbietung aller Kräfte, kann aber das früher Versäumte nicht wieder gut machen und den fortwährenden Ansprüchen gerecht werden.

Wenige oder keine der vorhandenen Eisenbahnen oder anderen Transportmittel sind ursprünglich in dem Umfange vorgedacht und ausgeführt, dass sie nur für die nächste Generation genügen; Strassenanlagen, Canäle und Wasserleitungen, welche für eine Bevölkerung von einigen Tausend Einwohnern reichlich bemessen waren, erweisen sich ungenügend beim Wachsen der Bevölkerung um Hunderttausende; der daraus erwachsende Schaden kann selbst mit den grössten Opfern nicht redressirt werden.

London hat zur Zeit innerhalb der durch die Parlamentsacte von 1855 festgesetzten Grenzen eine Bevölkerung von fast 4 Millionen Menschen; die Grundfläche beträgt 117 Quadratmiles, auf welcher 500 000 Häuser erbaut sind; die jährliche Bevölkerungsvermehrung beträgt 70 000 Personen. Der Grundwerth des Bodens in London ist von 6 000 000 £ im Jahre 1841 auf 28 000 000 £ gestiegen, hat sich also in 43 Jahren verfünffacht.

In ganz anderer Proportion noch wie ebengenannte, entwickelte sich das Verkehrsleben, alle Strassen und Brücken entsprechen nicht mehr dem Bedürfniss und sind überlastet. So passiren täglich die Themsebrücken 324 000 Fussgänger und 75 000 Fuhrwerke, letztere Steigerung beträgt 4½ pCt. resp. 13 pCt.; der Verkehr auf den drei Metropolitan-Eisenbahnen ist von 79 000 000 Personen im Jahre 1871 auf 136 000 000 im Jahre 1881 oder auf 370 000 Personen pro Tag gestiegen. Die städtische Verwaltung (Lord-Mayor und Corporation) stellt jetzt drei Mitglieder in den Metropolitan Board of Works. Im Jahre 1855 wurde in London das Prinzip der Selbstverwaltung eingeführt und die Stadt in 38 Bezirke eingetheilt, die der Controle des Metropolitan Board of Works unterstellt waren, in dessen Händen jetzt schon die Ueberwachung von 100 Parlamentsacten liegt.

Obgleich nun seit dem Jahre 1855 für öffentliche communale Zwecke in London 33 000 000 £ ausgegeben sind, so muss doch unendlich mehr noch geschehen.

Zur Zeit existiren in London 2 300 Miles (3 700 km) Abführungscanäle von 9 Zoll bis 12 Fuss 6 Zoll Durchmesser; alle Häuser sind daran angeschlossen und entleeren alles Spülwasser und die Fäkalien in dieselben. Das Stammsiel mündet 12 Miles unterhalb der London Bridge in grosse Reservoire. Der Einfluss dieser Canalisirung auf die Gesundheit der Bevölkerung ist ein sehr grosser und deutlich wahrnehmbarer.

Die Versorgung Londons mit Wasser geschieht seither durch acht von einander ganz unabhängige Gesellschaften. Der tägliche Gesammtconsum an Wasser beträgt 140 000 000 Gallons, davon entfallen 15 000 000 Gallons auf die Vorstädte. Auf den Kopf der Bevölkerung kommen 31 Gallons Wasser pro Tag. Etwa die Hälfte des Gesammtgebrauches an Wasser wird weit oberhalb Londons aus der Themse geschöpft, dann kommt das Wasser des Leeflusses, des New-River und anderer Wasserläufe zur Verwendung. Die Gesammtanlagekosten aller Wasserwerke haben 13 200 000 £ betragen; als im Jahre 1880 das Project auftauchte, alle Wasserwerke städtischerseits anzukaufen, wurde der Werth derselben zu 33 000 000 £ geschätzt. Wegen der Höhe dieser Kosten musste von dem Projecte des Ankaufes abgesehen werden, desgleichen aus demselben Grunde von dem Projecte, reineres und ergiebigeres Wasser zu schaffen.

Der Preis für das Wasser bemisst sich nicht nach der Quantität des Verbrauches, sondern nach dem Miethwerth der Wohnungen; da nun der Rentenwerth der Häuser seit 1855 von 4 £ auf 7 £ pro Kopf der Bevölkerung gestiegen ist, so ist der Preis des Wassers factisch um 75 pCt. gestiegen.

Die Beleuchtung der Metropole geschah durch drei Gascompagnien zum Preise von 2 s. 10 d. bis 3 s. 2 d. pro 1 000 Cubikfuss. Mehr wie 20 000 000 000 Cubikfuss Gas wurden aus reichlich 2 000 000 t Kohlen jährlich hergestellt und durch 2 500 Miles Gasrohrleitung von 3 Zoll bis 4 Fuss im Durchmesser zu den Consumstellen geleitet.

Die elektrische Beleuchtung hat sich ausserordentlich schnell eingeführt; im Jahre 1878 besorgte die Jablochkoff'sche Companie die Beleuchtung des Victoria Embarkment für 5 d. pro Stunde und Flamme, jetzt beträgt dieser Preis und der für die Beleuchtung von London Bridge nur 1,5 d. und wird derselbe bei den steten Verbesserungen auf diesem Felde noch wesentlich herabgehen.

III. Gebäude für die ärmere Bevölkerung Londons.

Die Frage, ob isolirt stehende Gebäude oder kasernenartige Häuser in hygienischer Beziehung vorzuziehen seien, tritt auch bei den Wohnungen für die ärmere Bevölkerung aus dem Grunde auf, weil bei letzterer Anlage dem einzelnen Individuum mehr Raum gegeben werden kann und doch dabei die Gesammtraum-Inanspruchnahme viel geringer ist, wie bei dem Cotage-Systeme.

Thatsächlich nimmt Paris mit der Hälfte der Londoner Bevölkerung nur den vierten Theil des Bauterrains von London in Anspruch, 116 Personen kommen in Paris und 53 dergl. in London auf den Acre Grundfläche und trotzdem kann man nicht sagen, dass Paris übervölkert sei (den Ausdruck „übervölkert" sollte man mehr bei ungenügendem Luftraume in den Wohnungen für das einzelne Individuum, als von der Dichtigkeit der Bevölkerung pro Acre anwenden).

Die städtische Bauordnung hat festzustellen:

welche Breite die Strassen haben müssen,
welche Höhe die Häuser in maximo haben dürfen,
welcher Minimal-Luftraum in den Wohnungen für das einzelne Individuum zu fordern ist,
welche öffentlichen Plätze von der Bebauung frei gehalten werden müssen,
welche öffentlichen Gebäude und Märkte, Wasserversorgungen und Canalableitungen sind herzustellen und endlich,
welche Anlagen sind zur Vermeidung oder doch Einschränkung des Rauches geboten.

Vor der Artisans and Labourers Dwelling Acte von 1875 hatten 28 Baugesellschaften mit einem Baucapitale von 1 200 000 £ für 32 425 Personen entsprechende Wohnungen hergestellt, deren Miethwerth zwischen 2 s. bis 2 s. 9 d. für einen Raum und 4 s. 6 d. bis 6 s. 6 d. für drei Räume pro Woche betrug, was einer Verzinsung des Baucapitals von $2^3/_8$ bis $6^1/_4$ pCt. entsprach. Diese Baugesellschaften hatten den grossen Vortheil, den Grund und Boden noch billig zu erwerben, während die nach obengenanntem Gesetze jetzt gebildeten Gesellschaften an zwölf verschiedenen Theilen von London auf Anordnung des Metropolitan Board of Works überfüllte Häusercomplexe ankaufen und neu bebauen mussten. Für 40 Acres derartig acquirirte Grundfläche musste die Summe von 1 500 000 £ gezahlt werden. Hieraus und aus den Kosten des Neubaues resultirt dann der Preis von 6 bis 8 d. pro Cubikfuss; für Schlafsäle verlangt man 450 bis 500 Cubikfuss für den ausgewachsenen Mann und in den Wohnungen 240 Cubikfuss für das einzelne Individuum.

Um der Artisans and Labourers Dwelling Acte ihre heilsame Einwirkung auf die Hygiene der ärmeren Bevölkerung in London zu sichern, muss den controlirenden Beamten ein grösseres Mass von Macht in Durchführung der Anordnungen und Beseitigung der gefundenen Mängel eingeräumt werden, die bis zum Schliessen der gefährdeten Häuser sich zu erstrecken haben dürfte.

Amerikanische Correspondenz.

Die neue „Nickel-Plate" Schnell-Fracht-Linie etc.

Nach einem Circular des General-Fracht-Agenten der Newyork, Chicago und St. Louis Bahn (Nickel-Plate) ist diese am 1. Januar d. J. ins Leben getretene Linie organisirt zur Ausführung eines Durchgangs-Fracht-Ladungsverkehrs über die ge-

nannte Bahn, ferner über die Cleveland, Columbus, Cincinati und St. Louis Bahn (via Cleveland); die Newyork Centralbahn, die Boston und Albany Bahn, die Philadelphia und Reading Bahn und andere etwa später hinzutretende Bahnen.

Die Frachtkarten von den festgesetzten directen Kartirungsstationen müssen die Güter in allen Fällen, ausser beim Transport zwischen Buffalo und Chicago, begleiten und die Antheile einer jeden betheiligten Bahn enthalten. (Die Absendestation hat also die Fracht nicht allein auszurechnen, sondern auch zu repartiren.) Die Wagen gehen bis zur Bestimmungsstation durch und die Beamten der Uebergangsstationen sind angewiesen, alles aufzubieten, um Verzögerungen zu vermeiden, da andernfalls der Hauptzweck: Beschleunigung der Transporte, verfehlt werden würde. Bis zur Herstellung der besonderen Verbandswagen sind die gewöhnlichen Güterwagen zu benutzen.

Der sonstige directe Güterverkehr zwischen den bezeichneten Bahnen wird durch die neue Einrichtung nicht berührt. Vieh- und Kohlensendungen durfen als Schnellgut nicht behandelt werden. Zur Vermeidung von Verwechselungen ist der gewöhnliche Verkehr nicht als „Nickel-Plate“ zu bezeichnen.

Für diesen Schnell-Fracht-Verkehr ist ein besonderer gemeinsamer Generaldirector (General-Manager of the Nickel-Plate-Linie) mit dem Sitze in Rochester, N. Y., ernannt worden.

Am gleichen Termin ist auch eine Schnell-Fracht-Linie „Great-Southern-Dispatch“ zur schnellen Beförderung von Ladungen zwischen den Stationen Boston, Newyork, Philadelphia, Baltimore und anderen östlichen Punkten östlich und nördlich von Harrisburg, Pa., einerseits und Stationen südlich und westlich von Bristol, Tenn., andererseits ins Leben getreten.

Neue Elevatoren in Minneapolis.

In der nächsten Saison sollen in Minneapolis (Minnesota) fünf neue Elevatoren mit der Gesammtleistungsfähigkeit von 5 000 000 Bushel erbaut werden, nämlich:

von der Minneapolis Elevator Co. (2) zu	2 500 000 B.,
„ „ Northern Pacific Bahn zu	1 000 000 „
„ „ Chicago, Milwaukee & St. Paul B. zu	1 000 000 „
„ „ Chicago, St. Paul, Minneapolis und Omaha Bahn	500 000 „

Dies wird also einen enormen Zuwachs zur Lagerungsfähigkeit in Minneapolis geben, doch halten gut Unterrichtete die zu erwartende Zunahme der Getreideproducte westlich von St. Paul für erheblich grösser.

Hohe Frachten.

In Michigan sind in den Holzgegenden manche Bahnen zu mehr oder weniger vorübergehenden Zwecken erbaut, namentlich zum Transport von Baumstämmen und von Bedarf der Holzfäller, in der Voraussetzung, dass sie wieder weggenommen werden, wenn die Wälder abgeholzt sind. Sie suchen daher „Heu zu machen, so lange Sonnenschein ist“. Es wird erzählt, dass eine dieser Bahnen, welche wahrscheinlich dennoch dauernd bleiben wird, eine Fracht von 4 D. pro Tonne für den Transport von Lebensbedürfnissen auf nur 20 Miles (1,6 ℳ pro 100 kg für 32 km) erhebt. Sie hat sogar z. B. eine Frachtrechnung von 4½ D. für Beförderung von 4 Fässern „Sauerkraut“ über einen Fluss ausgestellt.

Passagiere ohne Billet.

Der höchste Gerichtshof von Ohio hat entschieden, dass: 1. eine Bahngesellschaft einen angemessen höheren, jedoch das gesetzlich erlaubte Maximum nicht überschreitenden Fahrpreis von Personen, welche ohne Billet den Zug besteigen, erheben darf; 2. dass derartige Personen, wenn sie die Zahlung des sub 1 gedachten Preises verweigern, vom Zuge ausgesetzt werden dürfen; 3. die Aussetzung auch an einer anderen Stelle als auf der Station erfolgen darf, vorausgesetzt, dass dadurch nicht ernstliche Beschädigung oder Gefahr für den Betroffenen zu befürchten ist; 4. derartige Personen kein Recht zum Verbleiben im Wagen erlangen durch Erbieten zur Zahlung des gewöhnlichen Fahrpreises, nachdem der Zug zum Zweck ihres Aussetzens bereits angehalten ist.

Transportwesen im Congress.

Unter den Vorlagen des Congresses zu Washington pflegen die auf das Transportwesen bezüglichen einen bedeutenden Umfang einzunehmen. In der gegenwärtigen Session befinden sich u. A. dabei zwei für den Nationalwohlstand wichtige Botschaften des Präsidenten, betreffend die Verbesserung resp. Herstellung von Wasserwegen.

Die erste empfiehlt unter Uebersendung des Berichts der „Mississippi-Fluss-Commission“ die Weiterführung des von dieser Commission geleiteten Werkes der Verbesserung des Fahrwassers des Mississippi. Hierfür sind bereits ca. 4 000 000 D. auf der Strecke unterhalb Cairo verwendet und weitere 3 800 000 D. erforderlich, namentlich 1 100 000 D. davon sofort, um vor dem nächsten zu erwartenden Hochwasser die Gefahren für die schon ausgeführten Werke abzuwenden. Die Botschaft erklärt die angestrebten Verbesserungen für äusserst wichtig nicht allein für die Bewohner des Nordwestens, sondern auch für die des ganzen unteren Mississippi-Flussthales, da nur dadurch die für den Nationalwohlstand so wesentliche billige Beförderung der Erzeugnisse der Mississippi-Ufergegenden an Baumwolle und Getreide etc. zu erreichen sei.

Die zweite Vorlage betrifft den Bau des Hennepincanals. Nach der derselben beigefügten Acte der gesetzgebenden Versammlung des Staates Illinois überlässt dieser der Union den Illinois & Michigan Canal unter der Bedingung der Erweiterung und Erhaltung als einen National-Wasserweg für commercielle Zwecke. Dies harmonirt mit einem Senatsbeschlusse vom 2. August 1882, wonach Vorarbeiten angeordnet waren zur Herstellung eines Canals von mindestens 70′ Breite und 7′ Tiefe und gangbar für Schiffe von mindestens 280 t von einem Punkte des Illinois-Flusses in der Nähe der Stadt Hennepin über die geeignetste Route zum Mississippi-Fluss in der Nähe der Stadt Rock Island.

Die Vorlage spricht die Erwartung aus, dass, wenn durch den beabsichtigten Canal die gegenwärtig schon zwischen Atlantischem Ocean und Chicago bestehende ununterbrochene billige Wasser-Transport-Linie von letzterer Stadt bis zum oberen Mississippi fortgesetzt ist, ein grosser Vortheil für die Bewohner des oberen Mississippi-Thales, deren Erzeugnisse an Getreide und Mais man auf mehr als 1 000 Millionen Bushel jährlich schätzt, entstehen wird. Die von dem Secretär des Kriegs-Departements vorgelegten Vorarbeiten erstrecken sich auf 3 Routen, deren Kosten zwischen ca. 6 und 7 Millionen Dollars schwanken, wozu noch die Kosten der Erweiterung des Illinois & Michigan Canals von ca. 2 Millionen Dollars hinzutreten würden.

Jubiläum.

Die Pensylvania Eisenbahngesellschaft wird am 16. April cr. die Feier zur Erinnerung an den ersten vor 50 Jahren abgelassenen Zug in Harrisburg begehen. Der Gouverneur, die Canal-Commissare, Mitglieder der Legislatur und andere Würdenträger begaben sich am 15. April 1834 mittelst Canals von Harrisburg nach Columbus, von wo aus sie am nächsten Tage per Bahn nach Philadelphia fuhren zum grossen Erstaunen der ganzen Gegend.

Bahnbau 1883.

Die Länge der 1883 in den Vereinigten Staaten gebauten Bahnen, soweit sie in üblicher Weise durch die „Railr. Gaz.“ zur öffentlichen Kenntniss gebracht sind, beläuft sich auf 6 269 Miles (10 093 km) gegen 10 328 Miles im Jahre 1882, 7 870 Miles im Jahre 1881 und 6 139 Miles im Jahre 1880.

Kartenwerke.

Die Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahnen der Gegenwart und Zukunft. Uebersichts- und Reisekarte pro 1884. Verlag von Artaria & Comp., Wien. Preis 75 kr.

Diese soeben erschienene Karte bringt in bisheriger Weise die in Betrieb und Bau befindlichen, fest concessionirten und die projectirten Linien; die den einzelnen Eigenthümern zugehörigen Linien sind durch verschiedene Färbung auseinandergehalten und gewähren dadurch ein übersichtliches Bild. Die in K. K. Oesterreichischen Staatsbetrieb übergegangenen wie die in Staatsbesitz befindlichen Linien erscheinen durchweg in gleicher Farbe (Gold) und heben sich dadurch besonders ab; die Königl. Ungarischen Bahnen sind durch andere Farbe bezeichnet; die in Bau begriffenen Linien tragen die Farbe der künftig betriebsführenden Verwaltung. Was die Projecte anlangt, so sind diejenigen von ihnen, welche in den früheren Auflagen Platz gefunden, sich jedoch inzwischen als aussichtslos erwiesen haben, jetzt gelöscht worden; auch in Betreff der noch verbliebenen ist die endgültige Durchführung theilweise noch fraglich, doch gewährt ihre Andeutung ein anschauliches Bild in Betreff des Bedürfnisses der einzelnen Landestheile der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie.

Eine bedeutende Verbesserung und dankenswerthe Vermehrung (ohne Aenderung des bisherigen Preises) hat die Karte durch Beigabe eines Planes der nächsten Umgebung von Wien mit ihren Eisenbahnverzweigungen, einer sauberen Uebersichtskarte des nördlichen Böhmens und einer Uebersicht der Orientanschlüsse erhalten. Dem schon lange vorhandenen Bedürfniss, bezüglich des industrie- und eisenbahnreichen Nordböhmens in vorliegender Karte eine bessere Uebersicht zu gewinnen, ist die Verlagshandlung durch Beigabe der in doppelt so grossem Massstabe ausgeführten Uebersicht entgegengekommen, so dass die Karte in ihrer jetzigen Gestalt allen an sie zu stellenden Ansprüchen völlig genügen wird.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Vom 1. Februar cr. ab sind die Station **Barnow** sowie die Haltestellen der Strecke Zollbrück-Barnow für den Stückgutverkehr eröffnet.

Bromberg, den 30. Januar 1884. (326 J)
Königl. Eisenbahn-Direction.

Eisenbahn-Directions-Bezirk Erfurt. Am 5. Februar cr. wird die zwischen Fröttstedt und Wutha errichtete Haltestelle Sättelstädt-Mechterstädt für den Personen-Verkehr eröffnet.

Von diesem Tage ab kommen directe Billets von und nach der Haltestelle mit Wutha, Eisenach, Fröttstedt, Gotha, Dietendorf und Erfurt zur Einführung. Abfertigung von Reisegepäck findet vorläufig nicht statt, und treten in dieser Beziehung die im Thüringer Verband bestehenden Bestimmungen in Kraft.

Bis auf Weiteres werden in der Richtung Gotha-Eisenach die Züge
No. 171 Abfahrt v. Fröttstedt 7^{52} Vorm.
„ 173 „ „ „ 5^{11} Nachm.
„ 13 „ „ „ 10^{33} Abends,
in der Richtung Eisenach-Gotha die Züge
No. 172 Abfahrt von Wutha 10^{28} Vorm.
„ 174 „ „ „ 8^{13} Abends
nach Bedarf zur Aufnahme bezw. zum Absetzen von Passagieren in Sättelstädt-Mechterstädt anhalten.

Erfurt, den 31. Januar 1884.
Königl. Eisenbahn-Direction. (327)

II. Zollamtliche Abfertigung.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 4. December v. J. (cfr. No. 95, Seite 1288 Jahrgang 1883 dieser Zeitung) bringen wir hiermit zur allgemeinen Kenntniss, dass nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahn-Direction (linksrheinischen) zu Köln dem Neben-Zollamte I zu Herbesthal neuerdings auch die Befugniss zur Erledigung von Begleitscheinen I über Waaren der Zolltarif-Positionen 6a bis 6e 1, 13c und 15b 2 in offenen Wagenladungen, ohne Rücksicht auf etwaigen Verschluss, jedoch ohne Beiladung von anderen Gütern, sowie über Pferde ertheilt worden ist.

Berlin, den 5. Februar 1884.
Die geschäftsführende Direction.
Simon. (327 a)

III. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Die am 16. Januar cr. auf der Strecke Aussee-Obertraun (Linie Selzthal-Schärding) eingetretene Verkehrsstörung, von welcher die Vereins-Verwaltungen durch unsere in No. 7 dieser Zeitung — Seite 98 — abgedruckte Bekanntmachung vom 22. Januar cr. Kenntniss erhalten haben, ist nach einer uns zugegangenen Mittheilung der K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien seit dem 23. Januar cr. wieder behoben.

Berlin, den 5. Februar 1884.
Die geschäftsführende Direction.
Simon. (328)

IV. Güterverkehr.

Deutsch - Französischer Güter - Verkehr. Mit Gültigkeit vom 23. März tritt statt der bisherigen Declaration des Artikels „Hohlglas“ die nachstehende Declaration in Kraft:

Hohlglaswaaren, ordinäre, als:
Wein-, Bier- und Champagnerflaschen, Sodawasser- und Arzneiflaschen, Lampencylinder, gewöhnliche Wasserflaschen, gewöhnliche Trinkgläser und Bierseidel und andere nur gepresste, geblasene oder gegossene, nicht geschliffene, nicht gemusterte, nicht gefärbte oder bemalte, nicht versilberte oder vergoldete Hohlglaswaaren
2 A² II

Verrerie creuse commune (gobeletterie) telle que bouteilles à vin, à bière et à champagne, à eaux minérales et à médicaments; verres de lampes, carafes à eau et verres à bière ordinaires ainsi que tous les articles en verre creux simplement pressés, soufflés, ou collés, mais non taillés, non façonnés, non coloriés ou peints, non argentés ou dorés.

Köln, den 6. Februar 1884.
Namens der Verbands-Verwaltungen:
Königl. Eisenbahn-Direction Köln (linksrheinische). (329)

---

1. Mit dem 1. März d. Js. tritt für den **Transport von Steinkohlen und Kokes** von diesseitigen Stationen nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nord- und Mährisch-Schlesischen Nordbahn, sowie der Ostrau-Friedlander Bahn unter Aufhebung des bisherigen bezüglichen Tarifes ein neuer Tarif mit meist ermässigten Frachtsätzen in Kraft.
Exemplare des Tarifes sind von den Versandstationen unentgeltlich zu beziehen.
2. Auf dem Titelblatt des Nachtrags I zu dem Kohlentarif von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach der Mährisch-Schlesischen Centralbahn etc. sind in der Anmerkung — Zeile 4 — die Worte „via Jägerndorf“ zu streichen. Es finden sonach die ermässigten Sätze dieses Nachtrages schon dann Anwendung, wenn das vorgeschriebene Minimalquantum — in der bestimmten Zeit — überhaupt nach Troppau verfrachtet wird.

Breslau, den 26. Januar 1884.
Königl Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (330)

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Verkehr. Mit sofortiger Gültigkeit treten im Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Verkehr directe Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Holz, Europäisches, des Special-Tarifs II im Verkehr zwischen den Stationen Langerwehe und Weissweiler des diesseitigen Directions-Bezirks einerseits und verschiedenen Stationen der Niederländischen Staatsbahn, der Niederländischen Rheinbahn, der Holländischen und Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft, sowie der Niederländischen Centralbahn andererseits in Kraft, über welche die betheiligten Güter-Expeditionen nähere Auskunft ertheilen.

Köln, den 1. Februar 1884.
Königl. Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (331)

Im **Cottbus-Grossenhain-Sächsischen Verbandverkehr** treten am 1. Februar d. J. directe Tarifsätze für die Beförderung von lebenden Thieren in Wagenladungen zwischen der diesseitigen Station Ruhland und Station Pulsnitz der Sächsischen Staatsbahn via Senftenberg-Kamenz in Kraft, welche jedoch nur bei ausdrücklicher Vorschrift der bezeichneten Route zur Anwendung kommen.

Nähere Auskunft über die Höhe der fraglichen Tarifsätze ertheilen die betheiligten Stationen sowie das Auskunftsbureau auf Bahnhof Alexanderplatz hier.

Berlin, den 29. Januar 1884.
Königl. Eisenbahn-Direction, (332)
als geschäftsführende Verwaltung.

Belgisch - Südwestdeutscher Güter - Verkehr. Am 6. Februar cr. treten im Verkehr zwischen den Stationen Jossa, Salmünster und Wächtersbach einerseits und den Belgischen Stationen Bascoup, Charleroi, Mariemont und Micheroux andererseits Frachtsätze
a) des Specialtarifs III,
b) für Holz, Europäisches, als:
Bauholz, Zimmerholz, Werk-, Nutz-, Daub-, Fass- und Reiserholz, Holzreifen, Sparren, Schiffsnägel, Gewehrschäfte, roh vorgearbeitet, Bohlen, Stangen, Bretter, Pfähle, Balken, chemisch präparirte Hölzer, als Telegraphenstangen etc., Cigarrenkistenbretter, roh vorgearbeitetes, nicht gesägtes Holz, roh beschlagene oder beschnittene Stämme, Holzdraht zur Fabrikation von Zündhölzern, Schuhpflöcke, feuchte Holzzeugmasse, Sägemehl und Sägespäne,
in Kraft.

Näheres ist bei dem Tarifbüreau der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a/M. zu erfahren.

Köln, am 6. Februar 1884.
Namens der Verbands-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (333)

Vom 15. Februar d. J. ab ermässigt sich der Ausnahme-Frachtsatz für **Roheisen** und **Puddelschlacken** bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Verkehre von Peine nach Zöptau auf 1,84 ℳ pro 100 kg.

Dresden, am 2. Februar 1884.
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky. (334)

Zum diesseitigen **Local-Gütertarife** vom 1. October 1877 ist der Nachtrag 30 erschienen. Derselbe enthält Ausnahme-Tarifsätze für Rüben- etc. Transporte auf der Ilmebahn, sowie theilweise ermässigte Tarifsätze für die Ilmebahn im Verkehre mit fremden Bahnen. Exemplare des Nachtrages können von allen diesseitigen Stationen zum Preise von 5 ₰ bezogen werden.

Braunschweig, den 26. Januar 1884.
Direction der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft. (335)

Die im Nachtrag I zum **Südwestrussisch - Norddeutschen Verband - Gütertarif** vom 2. Mai 1882 n. St. bei Harburg angegebenen Frachtsätze für Malz und Kleie ermässigen sich vom heutigen Tage von 4,63 ℳ resp. 3,62 ℳ auf 4,58 ℳ bezw. 3,58 ℳ

Bromberg, den 28. Januar 1884. (336 J)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 1. Februar 1884 ab werden die im Tarifhefte No. 1 des **Deutsch-Polnischen Verbandes** enthaltenen Ausnahme-Frachtsätze für Salz in Ladungen von je 10 000 Kilogramm im Verkehr zwischen den Stationen Inowrazlaw, Klausaschacht und Montwy der Oberschlesischen Eisenbahn einerseits und Warschau, Station der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn andererseits ermässigt. Die neuen Tarifsätze betragen pro 100 kg
für Inowrazlaw 0,19 ℳ und 27,86 Kop.,
„ Klausaschacht 0,19 ℳ und 27,86 Kop.,
„ Montwy 0,20 ℳ und 27,86 Kop.

Bromberg, den 28. Januar 1884. (337J)
Königliche Eisenbahn-Direction:
Namens der Verbandsverwaltungen.

Im **Sächsisch-Schweizerischen Güterverkehre** kommen vom 10. Februar d. Js. an für den Transport von Sprit und Spiritus in Wagenladungen von den Sächsi-

schen Stationen Altenburg, Chemnitz, Dresden (Alt- und Neustadt), Freiberg, Gera, Görlitz, Grossenhain, Leipzig (Bayerischer und Dresdener Bahnhof), Plagwitz-Lindenau und Zeitz nach der Station Rothkreuz der Schweizerischen Nordostbahn ermässigte Ausnahmetarifsätze zur Einführung, welche bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren sind.

Dresden, am 2. Februar 1884. (338)
Königliche Generaldirection der Sächs. Staatseisenbahnen.

Mit Giltigkeit vom 10. d. Mts. ab gelangt für den im **Bayerisch-Sächsischen Verkehre** bestehenden Ausnahmetarif 11 für Fluss- und Schwerspath ein von Gera nach Kufstein trans. giltiger Frachtsatz von 1,13 *M.* pro 100 kg zur Einführung.

Dresden, am 2. Februar 1884. (339)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Grossherz. Badische Staatseisenbahnen. Im Verkehre zwischen Mannheim und Ludwigshafen trs. einerseits und Prag sowie Kralup andererseits nach dem Uebernahmetarif vom 10. November 1883 wird mit Wirkung vom 10. Februar l. J. der Artikel „Sämereien in Säcken", welcher bisher auf Umkartirung an der Grenze angewiesen war, nach dem Frachtsatze der Wagenladungsclasse C 2 (zu 2,89 *M.* pro 100 kg) befördert.

Karlsruhe, den 3. Februar 1884. (340)
Generaldirection.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Für den Transport von Salz in Wagenladungen von 10 000 kg werden mit sofortiger Wirkung im Verkehr zwischen den Stationen Jagstfeld, Offenau, Rappenau und Wimpfen mit Bayerischen Stationen der Linie Aschaffenburg-Miltenberg ermässigte Frachtsätze eingeführt, welche bei unseren Güterstationen zu erfragen sind.

Karlsruhe, den 3. Februar 1884. (341)
Generaldirection.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Für den Transport von Papier in Wagenladungen von 10 000 kg mit Bestimmung nach Holländischen Seehäfen sowie Antwerpen trs. tritt am 10. Februar l. J. von Radotin nach Mannheim und Ludwigshafen trs. ein ermässigter Frachtsatz von 1,80 *M.* pro 100 kg in Kraft.

Karlsruhe, den 2. Februar 1884. (342)
Generaldirection.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Für Roheisen werden bei Aufgabe von 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief folgende Frachtsätze im Reclamationswege bis auf Weiteres längstens bis Ende 1884 gewährt.

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Hohenelbe 0,77 *M.*, nach Freiheit-Joh. 0,68 *M.* pro 100 kg exclusive Schleppbahngebühr, welche für Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz 5 ₰, für Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt. Die Frachtsätze treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt in Kraft.

Wien, am 31. Januar 1884. (343)
Betriebsdirection.

Privilegirte Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Zu dem ab 1. August 1883 giltigen Localtarife Theil II Heft 3 ist ein Nachtrag I mit Giltigkeit vom 1. Februar l. J. erschienen, welcher geänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifes I b (Borstenvieh), einen Ausnahmetarif III für die Beförderung von Kleinvieh auf der St. Marxer Flügelbahn, Stationstarife für Lobositz-Landungsplatz der Elbeschleppbahn, Einbeziehung der Stationen der demnächst zu eröffnenden Localbahnstrecke Minkovic-Svoleňoves (Ausästung aus der Localbahn Kralup-Welwarn) und directe Frachtsätze zwischen den gesellschaftlichen Grenzstationen einerseits und Stationen der Peček-Zasmuker Localbahn andererseits enthält.

Durch diesen Nachtrag werden die zu oben erwähntem Tarife Theil II Heft 3 früher erschienenen Nachträge I und II aufgehoben.

Exemplare sind bei der Verkehrsdirection in Wien I Pestalozzigasse 8 zu beziehen. (344 R M)

V. Personen- und Gepäckverkehr.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn. Vom 1. März d. Js. ab treten

a) **Nachtrag II** zu dem **Localtarif** für die Beförderung von Personen und Reisegepäck vom 1. September 1880 und
b) **Nachtrag III** zu dem **Localtarif** für die Beförderung von Leichen, Equipagen und anderen Fahrzeugen, sowie von lebenden Thieren vom 1. März 1880

in Kraft. Der Preis des Tarifs ad a beträgt 5 ₰ und ad b 20 ₰.

Nachtrag ad a enthält Aenderungen der Zusatzbestimmungen zu § 10 des Betriebsreglements, namentlich die Bestimmung, dass Retourbillets nicht übertragbar sind; Nachtrag ad b enthält Aenderungen in den Tarifvorschriften.

Blankenburg, 31. Januar 1884. (345)
Die Betriebsdirection.
A. Schneider.

Im diesseitigen **Local-Personenverkehr** sowie in sämmtlichen directen Personenverkehren tritt mit sofortiger Giltigkeit nachstehende Bestimmung in Kraft:

Ein Retourbillet, mit welchem eine Fahrpreisermässigung verbunden ist, ist zur Rück- resp. Weiterreise nur für diejenige Person giltig, welche mit demselben die Reise begonnen hat.

Die gleiche Bestimmung findet auch auf Rundreisebillets Anwendung.

Berlin und Hamburg, den 31. Januar 1884.
Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft. (346)

VI. Submissionen.

Submission auf Betriebsmaterialien. Der für den diesseitigen Directionsbezirk für die Zeit vom 1. April 1884 bis 31. März 1885 erforderliche Bedarf an Betriebsmaterialien soll in öffentlicher Submission beschafft werden.

Die Lieferungsbedingungen und Bedarfsnachweisungen liegen im diesseitigen Materialienbureau, Fürstenwallstrasse 10 hierselbst zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen Franco-Einsendung der Copialien, und zwar:

a) von 50 ₰ für Gruppe I enthaltend: Baumwollenen-Abfall, Putz-Jute, Putzleder, Putzpulver, seidene Putztücher, Reiserbesen, Scheuerleinen, Piacabesen, grüne und Kernseife sowie Plomben;
b) von 40 ₰ für Gruppe II enthaltend: Bindfaden, Haarbesen, Handfeger, Kohlenkörbe von Rohr, Sackband, Scheuerbürsten und Schrubber;
c) von 40 ₰ für Gruppe III enthaltend: Carbolsäure, Dextrin, Gummi arabicum, Tafelkreide, Kupfervitriol, Bittersalz, Graphit und Soda;
d) von 40 ₰ für Gruppe IV enthaltend: Dochte und Glascylinder, und
e) von 50 ₰ für Gruppe V enthaltend: Rüböl, rohes und raffin.; Petroleum, Kienöl, Talg und Stearinlichte

bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift:
„Submission auf Betriebsmaterialien Gruppe I bezw. II etc."
bis zum Termin am
Montag, den 11. Februar cr., Vormittags 11 Uhr
an das oben bezeichnete Bureau einzusenden.

Magdeburg, den 21. Januar 1884 (347)
Königliche Eisenbahndirection.

Submission auf Lieferung von

a) 100 bedeckten Normal-Güterwagen,
b) 89 offenen desgleichen,
c) 50 Hochbordwagen,
d) 50 Plateauwagen,
e) 650 Normal-Wagenachsen,
f) 290 Zugvorrichtungen,
g) 1 156 Güterwagenfedern,
h) 1 445 Spiralfedern für Buffer und Zugapparate

Mittwoch, den 20. Februar 1884:
für die Wagen Vormittags 11½ Uhr,
„ „ Achsen Vormittags 10 Uhr,
„ „ übrigen Theile Vormittags 10½ Uhr,
in unserem maschinentechnischen Bureau hierselbst, Köthenerstrasse 24.

Offerten sind frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Wagen" resp. „Achsen" oder „Federn" oder „Zugvorrichtungen" an unser maschinentechnisches Bureau einzureichen.

Bedingungen und Zeichnungen können in dem genannten Bureau während der Geschäftsstunden eingesehen oder gegen Franco-Einsendung des Betrages zu folgenden Preisen bezogen werden: 6,50 *M.* ad a bis d, 1,50 *M.* ad e, 2 *M.* ad f, 2 *M.* ad g und h.

Berlin, den 31. Januar 1884. (348 J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Die Lieferung von 100 000 kg Chlorzinklauge und 175 000 kg Theeröl zum Imprägniren von Eisenbahnschwellen soll im Wege der Submission verdungen werden. Offerten sind bis zum 12. k. Mts., Vorm. 12 Uhr versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an unser technisches Bureau hierselbst, von welchem auch die Lieferungsbedingungen kostenfrei bezogen werden können, einzusenden.

Berlin, den 29. Januar 1884. (349)
Die Direction.

VII. Verkauf von Altmaterialien.

Die im Bereiche des unterzeichneten Eisenbahn-Betriebsamts angesammelten alten Materialien, als Schienen, Schmiedeeisen etc., im Gesammtgewichte von 167 000 kg sollen im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden.

Die Submissionsgrundlagen sind in den Stationsbureaus zu Wangerin, Falkenburg, Tempelburg, Lubow und Neustettin, wo die Materialien lagern, sowie in dem Bureau des Deutschen Submissions-Anzeigers in Berlin, Ritterstr. No. 5, und der Submissions-Zeitung „Cyclop" daselbst, Friedrichstr. 1, ausgelegt. Dieselben werden auf Requisition an den Bureau-Vorsteher, Eisenbahn-Secretär Goertz, hierselbst gegen Einsendung von 50 ₰ Copialien, und zwar die Kaufbedingungen und die Nachweisung der zum Verkauf gestellten Materialien in je 2 Exemplaren jedem Kauflustigen zugesandt.

Der Submissionstermin ist auf
Montag, den 25. Februar 1884, Vorm. 11 Uhr
in dem Betriebsamte hierselbst angesetzt.

Stolp, den 25. Januar 1884. (350 J)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

Eisenbahn-Directionsbezirk Berlin. Die auf dem Bahnhofe Pasewalk angesammelten, ausrangirten alten Oberbau- und Bau-Materialien, als: Schienen, Laschen, Laschenbolzen, Unterlagsplatten, Herzstücke, Guss-, Schmelz- u. Schmiedeeisen, Kupfer, Messing, Zinkblech, Eisendraht, Blei und Eisenblech sollen im Wege des Meistgebots zum Verkauf gestellt werden. Kauflustige wollen ihre versiegelten und mit der Aufschrift: „Offerte zum Ankauf alter Materialien" versehenen Offerten frankirt bis zum Freitag, den 15. Februar cr., Vormittags 11 Uhr an uns einreichen, zu welcher Zeit die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Reflectanten erfolgen wird.

Die Verkaufsbedingungen nebst Verzeichniss der Materialien liegen in unserem Bureau hier in den Dienststunden von Vormittags 9 bis 1 Uhr, ferner im Bureau des Berliner Baumarkts und in der Börsen-Registratur in Berlin zur Einsichtnahme aus, auch können dieselben nebst dem vorgeschriebenen Offerten-Formular auf portofreie Anfrage gegen Erstattung der Copialien mit 50 ₰ von unserem Bureau-Vorsteher Hintz hier, Lindenstrasse No. 19, 1 Treppe, in Empfang genommen werden.

Stettin, den 28. Januar 1884. (351)

Königliches Eisenbahn-Betriebs-Amt Stettin-Stralsund.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. iur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

№ 12 | Zeitung des Vereins | 1884.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Organ des Vereins.
Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 9. Februar 1884.

Verkehr und Gesellschaft.

Von Paul Dehn.

(Nachdruck dieses Artikels ausdrücklich verboten.)

Verkehr! Was ist Verkehr? Eine gewaltige Macht, der Factor des Lebens und der Bewegung, des Fortschritts und der Production. In jedem seiner einzelnen Acte ein Vertrag, sagt der Jurist und denkt dabei zunächst an den Willen des Verkehrs. Unter allen Umständen ein Austausch der Güter auf Grund des Preisunterschiedes derselben, fügt der Nationalöconom hinzu im Hinblick auf den Vollzug des Verkehrs. Beide Auffassungen übernimmt der Socialpolitiker, um seinerseits in dem Verkehr einen der wichtigsten Träger der Gesellschaftsordnung zu erblicken, da er beeinflusst und regulirt, was derselben zur Grundlage dient: die Vertheilung der Güter, zunächst der wirthschaftlichen, aber auch der geistigen Güter. Für einen so umfassenden Inhalt bietet das Deutsche Wort „Verkehr" einen weiten Rahmen. Die Engländer und Franzosen müssen sich mit unzulänglichen Ausdrücken, wie traffic, intercourse, commerce, communication, rélation u. A. m. behelfen, welche nur einzelne Theile, doch nicht das Ganze treffen.

Ohne Gesellschaft kein Verkehr! Jetzt lässt sich zwar mit derselben Berechtigung auch sagen: Ohne Verkehr keine Gesellschaft! Allein die Gesellschaft oder vielmehr die Neigung der Menschen zur Geselligkeit hat erst für alle ihre Angehörigen die Communicationen geschaffen, welche ihrerseits die Weiterentwickelung des socialen Lebens förderlich beeinflusst haben, nachdem sie sozusagen auf eigenen Füssen standen. Ohne Verkehr jedenfalls keine Civilisation! Denn auf dem Gedanken-, Nachrichten-, Güter- und Personenverkehr und dessen Entwickelung beruht das, was man gemeinhin unter Civilisation versteht.

Entstanden ist der Verkehr auf Grund des Unterschiedes von Werth und Preis im Austausch der Güter und begonnen hat er, als die einzelne Familie sich nicht mehr damit begnügte, nur das zu verbrauchen, was sie erzeugte, und nur das zu erzeugen, was sie verbrauchte, sondern ihren Ueberschuss für den Austausch sammelte. Das ist ohne Zweifel schon in Zeiten der Fall gewesen, von welchen keine Kunde auf die Gegenwart gekommen und zwar in Ermangelung eines genügenden Nachrichtenverkehrs. Erst nachdem dieser Nachrichtenverkehr zu Mittheilungen und Aufzeichnungen geführt und der Menschheit ein Gedächtniss geschaffen hatte, erst von da ab konnte die geschichtliche Zeit beginnen für eine Nachwelt, welche in ihrer Pflege des wirthschaftlichen und geistigen Verkehrs selbst in dunkle Epochen der Vergangenheit Licht zu bringen so erfolgreich versucht hat. In Folge eines mangelhaften und unentwickelten Verkehrslebens hat sich die Weltgeschichte Jahrtausende hindurch auf kleine Theile der Welt beschränkt, Jahrtausende hindurch erscheint Egypten als die Welt, dann Griechenland mit der Levante, später die Länder des Mittelmeeres. Alle übrigen Erdtheile sind in Dunkel gehüllt, als ob sie nicht vorhanden wären und so lange sie von den Strahlen des Verkehrs nicht beleuchtet wurden, waren sie in der That für die jeweilige Culturwelt oder besser Verkehrswelt nicht vorhanden und ohne jeden Einfluss auf sie. So hoch entwickelt die Cultur der Urbewohner Südamerikas gewesen sein mag — sie ist nicht dagewesen für die Welt, weil sie mit derselben nicht im Verkehr stand, weil sie von dem Verkehr nicht getragen wurde, um zu befruchten oder befruchtet zu werden.

In der Geschichte des Verkehrs sind zwei grosse Abschnitte zu unterscheiden. Der erste Abschnitt reicht bis zu Beginn dieses Jahrhunderts. Mühsam und langwierig bewegen sich Personen, Güter und Nachrichten von Ort zu Ort, einzig und allein auf die schwache Kraft des Lastthieres, der Strömungen und einiger Windrichtungen angewiesen. Die Heranziehung der Naturkraft des Dampfes, zunächst für Dampfschiffe und Eisenbahnen, leitet den zweiten Abschnitt der Verkehrsgeschichte ein, in welchem sich die Gegenwart befindet.

Wie der moderne Verkehr mit Hülfe der Naturwissenschaften aus dem Verkehr von ehedem herausgewachsen ist, das vermag die Gegenwart vielleicht schon zu übersehen, sicherlich aber nicht, wie er sich in Zukunft gestalten wird. Vermuthlich steht die Menschheit mitten im Beginne einer neuen lange vorbereiteten Epoche der Entwickelung, angebahnt zuerst durch das Jahrhundert der Entdeckungen und Erfindungen. Was im fünfzehnten Jahrhundert Guttenberg erfand und Columbus entdeckte, hat erst im neunzehnten Jahrhundert seine umwälzenden Wirkungen auf den geistigen und wirthschaftlichen Verkehr der Erde zu entwickeln begonnen. Die Menschheit denkt eben langsam und ein Jahrhundert hat in ihrem Leben nicht viel zu bedeuten. Die Buchdruckerkunst war lange Zeit eine blosse Kunst, wurde erst während der Reformation zum Gewerbe und hat es erst in der Gegenwart zur Massenfabrikation, zur Literatur der grossen Tagesblätter gebracht, welche man die Eisenbahnen der geistigen Verkehrswelt nennen kann. Mit der Entdeckung Amerikas ist

die alte Welt schon seit vier Jahrhunderten beschäftigt und hat dennoch erst seit wenigen Jahren in allen ihren Gliedern zu empfinden begonnen, was mit dem neuen Welttheil in Wirklichkeit entdeckt worden ist. Nicht weniger langsam hat sich die Nutzbarmachung der Dampfkraft verwirklicht. Im Jahre 1750 ist die Kraft des Dampfes erkannt, im Jahre 1807 das erste Dampfschiff erprobt, im Jahre 1825 die erste Eisenbahn befahren worden. Alle diese grossen Erfindungen haben sich nur langsam Bahn gebrochen, obschon sie von Anfang alle Erwartungen und Hoffnungen übertrafen und sich als grosse Fortschritte darstellten. Erst seit der Eröffnung des Suezcanals ist die Dampfschifffahrt gegen die Segelschifffahrt siegreich durchgedrungen und etwa um dieselbe Zeit erst hat Mitteleuropa ein Eisenbahnnetz besessen, welches seinen Verkehrsbedürfnissen einigermassen genügte.

In früheren Zeiten sind es vielbegehrte und kostbare Rohstoffe gewesen, welche die Verkehrswelt erweitert und die Verkehrsmittel verbessert haben. Nach Indien drängte man, um Gold und Edelsteine, später um Gewürze zu holen. Bis in die Gegenden des Nordpols wagten sich die Schiffer bei der Wallfischjagd. Die Eroberung Sibiriens ist eine hundert Jahre lang fortgesetzte Zobeljagd genannt worden. Zur Erforschung des Inneren von Nordamerika lockte der Biber und in das Innere Afrikas wagte man sich, um auf den Elephanten Jagd zu machen. Abenteurer, Fischer und Jäger sind allerwärts und jederzeit als Agenten des Handels die Pioniere des Verkehrs gewesen, wie das der treffliche J. G. Kohl in einer seiner letzten Schriften unter dem Titel „Die natürlichen Lockmittel des Völkerverkehrs" (Bremen 1878) an einigen Artikeln geistvoll nachgewiesen hat.

Der moderne Verkehr lässt sich auf die Entdeckung der Seewege nach Ost- und Westindien zurückführen. Bis dahin waren die Gewürze und andere Erzeugnisse Indiens überaus selten und kostbar gewesen, so dass nur die Reichsten sich daran erfreuen konnten. Auf dem sicheren und wohlfeileren Seewege konnten die Gewürze, Metalle etc. in grösseren Massen und zu billigeren Preisen nach Europa überführt und auf den Markt gebracht werden. Das ist denn auch in einem Umwälzungsprocess erfolgt, welcher mit der Unerbittlichkeit des antiken Fatums über die Menschheit der letzten Jahrhunderte gekommen ist. Zuerst liess sich Europa vom Golde blenden und überschwemmen, von ihm Preise und Werthe über den Haufen werfen und die denkenden Volkswirthe jener Zeiten erblickten in dem Golde die Quellen des Reichthums. Dann griff es nach den übrigen Erzeugnissen der fremden Welten, nach jenen Luxus- und Genussartikeln, welche es nicht selbst hervorbringen konnte, nach Gewürzen, nach Kaffee, Thee, Zucker, Tabak etc. und bezog davon trotz Steuern, Zöllen, Verboten und anderen staatlichen Gegenmassnahmen steigende und schliesslich, um jedem Einzelnen seiner vielen Millionen diese Genüsse beschaffen zu können, so grosse Mengen, dass es rasch verarmt wäre, wenn es dieselben in baarem Gelde hätte bezahlen müssen. Im Laufe des vorigen Jahrhunderts erhoben sich denn auch die Anhänger des Mercantilsystems und predigten gegen die übertriebene, gegen die entbehrliche, ja gegen jede Einfuhr, während seit Colbert die Gründung von Fabriken im eigenen Lande befürwortet wurde. Diese Rathschläge verhallten nicht ungehört, aber Kaffee, Thee und Gewürze konnte man doch nicht, wie es dann mit Tabak und Zucker erfolgreich versucht worden, im eigenen Lande bauen und da der Bedarf in diesen Artikeln stieg, so sah sich die Europäische Welt genöthigt, statt mit baarem Gelde mit Arbeit zu bezahlen, d. h. in ihren alten und neuen Fabriken Artikel anzufertigen, welche in jenen fernen Ländern gebraucht und im Tauschhandel genommen werden. Solche Artikel sind nun jederzeit hauptsächlich neben Werkzeugen die mannigfachen Erzeugnisse der Bekleidungsgewerbe gewesen. Inmitten der Nothwendigkeit, viele und gangbare Tauschartikel anzufertigen, entdeckte man gegen Ende des vorigen Jahrhunderts den industriellen Werth der Baumwolle und fand in derselben einen Rohstoff, welcher für die Massenfabrikation von Verbrauchs- und Luxusartikeln der Bekleidung in gewaltigen und — gegenüber der Schafwolle — in sozusagen unbeschränkten Mengen producirt werden konnte. Rasch gelangten Spinn- und Webemaschinen zur Anwendung und zuletzt als Arbeitskraft dafür die Naturkraft selbst, der Dampf. Jetzt, da die Gütermassen hüben und drüben sich steigerten, entstand nun die Nothwendigkeit, die Beförderung derselben zu erleichtern und da lag es denn nahe, auch hierzu die neu erfundene Dampfkraft heranzuziehen, zuerst auf dem Wasser, wo die Bahn geebnet war, später auf dem Lande auf eigenem Unterbau. Welchen Aufschwung inzwischen Industrie und Handel und mit ihnen das Transportwesen genommen haben und wie sie noch immer mit jedem Tage wachsen, das ist ja in Aller Erinnerung. Nicht aber so allgemein bekannt ist dieser Gang der Dinge in seinen ersten Ursachen. Ohne das Verlangen Europas nach dem fernen Indien und seinen Erzeugnissen, ohne den steten Drang seiner Individuen, Stämme und Staaten nach aussen, nach fernen Zonen würde die Menschheit vielleicht dasselbe Herz, jedenfalls aber eine andere Physiognomie haben, würde sie zwar mächtige Reiche, grosse Fürsten, geniale Staatsmänner wie heute, keinesfalls aber Dampfmaschinen, Dampfschiffe und Eisenbahnen aufzuweisen haben. Denn die erste Vorbedingung des Erfolges aller Verkehrsfortschritte ist, dass sie vorhandenen Bedürfnissen entsprechen, wenn nicht gar entspringen. So können die wichtigsten und genialsten Erfindungen, wenn sie vorzeitig zu Tage treten, ein beklagenswerthes, später unbegreifliches Fiasco machen, wie es dem ersten Erfinder des Dampfschiffes gegangen ist. Am 27. September 1707 ist nach glaubwürdigen Berichten der Marburger Physikprofessor Papin mit einem von ihm construirten Ruderschiff, auf welchem der Wasserdampf als bewegende Kraft benutzt wurde, auf der Fulda von Cassel nach Münden gefahren. Es ist dem Armen übel ergangen, denn die Mündener Schiffer erkannten die Gefährlichkeit des neuen Concurrenten und zerstörten das überlegene Fahrschiff, und die Gesellschaft sah theilnahmslos und verständnisslos zu, offenbar weil die Schiffer die damaligen Verkehrsbedürfnisse vollauf befriedigten.

Ganz anders lagen die Dinge, als vor den aufgestapelten Gütermengen, zu deren Beförderung die vorhandenen Kräfte nicht genügten, das erste Dampfschiff erschien. Wie ein Befreier wurde es willkommen geheissen und mit hochgespannten Hoffnungen begrüsste man die ersten Eisenbahnen. Bei der Eröffnung der ersten Preussischen Eisenbahn im Jahre 1838 äusserte Friedrich Wilhelm IV., einer der geistreichsten der Preussischen Könige, in richtigem Empfinden: „Diesen Karren, der durch die Welt rollt, hält kein Menschenarm mehr auf." Rasch erstarkt, wurde auf Grund von Dampfschiff und Eisenbahn das moderne Beförderungswesen in der That zum Befreier für den Einzelnen, für die Völker, für Handel und Wandel. Des armen Papin Wasserdampfschiff ist zwar von den Schiffern zerstört worden, aber das waren nur die Henker. In Wirklichkeit ist es den damaligen Privilegien, Regalien und Zollstellen zum Opfer gefallen, welche dem freien Verkehr zahllose Fesseln anlegten. Auch das beste Dampfschiff der Welt hätte dieselben nicht sprengen können, wenn es leer und allein gekommen wäre. Viele und vollbeladene Schiffe mussten erscheinen und mit vereinter Macht gegen diese Fesseln ankämpfen. Vor dieser Thatsache hat sich dann allerwärts die Gesellschaft gebeugt und sich zur Beseitigung all' der Hindernisse drängen lassen, welche dem Verkehr im Wege standen. Im Interesse des Güterverkehrs sind die Privilegien und Regalien von ehedem, die Binnenzollstellen ganz, die Grenzzolltaxen grossentheils abgeschafft worden. Zu Gunsten des Personenverkehrs hat man die Fremdenpolizei auf eine äusserst freiheitliche Grundlage gestellt, den Postzwang beseitigt, das Recht der Freizügigkeit ertheilt, die Heimathsgesetzgebung und das Auswanderungswesen neu geregelt, den Reiseverkehr selbst durch internationale Vereinbarungen erleichtert. Auch auf dem Gebiete des geistigen Lebens wurde die neu geförderte Verkehrsfreiheit freudig begrüsst. Was sage ich? rief ein Pariser Volkswirth und pries die moralischen Vorzüge des modernen Verkehrs. „Machen die Brüderlichkeit im Verein mit der Freiheit und Gleichheit nicht täglich Fortschritte? . . . Und wenn jedes Ding zu jeder Zeit den Augen und dem Urtheile Aller unterworfen sein wird, so sind es nicht mehr, wenigstens nicht mehr in demselben Grade, Leidenschaften und individuelle oder materielle Vorurtheile; es werden vielmehr alsdann das unparteiische Urtheil und die uneigennützige Meinung die Oberhand gewinnen. . . . Die Dampfkraft und die Elektricität, indem sie die Staatsgrenzen auf ihre geographischen Begriffe zurückführen, werden es dahin bringen, die noch zu lebhaften Spuren der alten Gegnerschaft und des hergebrachten Egoismus auszulöschen. . ." Und Friedrich List meinte im Jahre 1837: „Wie schnell werden bei den cultivirten Völkern Nationalvorurtheile, Nationalhass und Nationalselbstsucht besseren Einsichten und Gefühlen Raum geben, wenn die Individuen verschiedener Nationen durch tausend Bande mit einander verbunden sind?"

Es ist nöthig, die Gegenwart an diese Anschauungen zu erinnern, welche in den Flitterwochen nach der Vermählung des modernen Verkehrs mit der Gesellschaft gang und gäbe waren. Die rauhe Wirklichkeit hat dafür gesorgt, dass nicht alle Blüthenträume reiften.

Wie anders gesinnt ist die Gegenwart! Je mehr der moderne Verkehr seine Wirkungen äusserte, desto leichter schien man die Schattenseiten desselben wahrzunehmen. Aus dunklem Empfinden erhob sich dann zu klarem Bewusstsein eine erstarkende und mächtige Reaction und durchzog siegreich die gesammte moderne Verkehrswelt. Nirgend wendete man sich gegen neue technische Fortschritte des Verkehrswesens, vielmehr fand dasselbe allerwärts in regem Wetteifer stete Förderung. Wohl aber wandte sich die Gesellschaft gegen jene Wirkungen des modernen Verkehrs, welche ihr gefährlich erschienen, zunächst in politischer und wirthschaftlicher Hinsicht. Unter der Fahne des Nationalitätsprincips schlossen sich die Völker enger zusammen und errichteten an Stelle der vom Verkehr beseitigten neue trennendere nationale Schranken. Inmitten des wirthschaftlichen Concurrenzkampfes, welchen der moderne Verkehr von jedem Hemmniss zu befreien im Begriff war, ertönte das Wort von dem Schutze der nationalen Arbeit und die einzelnen Länder umgaben sich mit mehr oder minder hohen Zollmauern. Auf alle Gebiete des

menschlichen Lebens hat diese zwiefache Reaction zu Gunsten der nationalen Art und der nationalen Arbeit nachhaltig eingewirkt und dem modernen Verkehr sozusagen Zügel angelegt, damit das feurige Ross nicht durchgehe und Schaden anrichte. Ja selbst innerhalb der National- und Zollgrenzen sind ähnliche Strömungen bemerkbar und werden sicherlich Form und Kraft gewinnen, sobald die Gesellschaft darüber zur Klarheit gelangt sein wird. —

Indem die moderne Staatsgewalt den Strömungen der Gesellschaft folgte und als oberstes Executivorgan derselben die Reaction gegen die Action des Verkehrs durchsetzte, hütete sie sich wohlweislich, was hervorzuheben ist, irgendwie den technischen Verkehrsfortschritten entgegenzutreten. In demselben Augenblick, da von Oesterreichisch-Ungarischer wie von Französischer Seite gegenseitige höhere Zollschranken in Aussicht genommen wurden, konnte die Durchbohrung des Arlbergs festlich begangen werden. Nur gegen einige Consequenzen des modernen Verkehrs wendeten sich Gesellschaft und Staat, nur gegen solche, welche nachtheilig erschienen, während sie anderen nicht minder tiefgreifenden Einflüssen des modernen Verkehrs, insbesondere seinen centralisirenden Tendenzen vorerst geringere Bedeutung beilegten.

Es ist nicht ganz leicht, diese centralisirenden Tendenzen des modernen Verkehrs überall und bestimmt nachzuweisen; allein sie liegen in der Natur desselben begründet. Jedes Gut und jedes Können wendet sich dorthin, wo es den höchsten Werth hat und Das wird immer da der Fall sein, wo die grösste Nachfrage besteht, also in gewissen Verkehrsmittelpunkten. Solcher Verkehrsmittelpunkte musste es viele geben, als die Europäische Verkehrswelt noch in Wochen zu durchmessen war. Als aber Tage genügten, um Europa zu durchqueren, da sind einige dieser Verkehrsmittelpunkte hervorgetreten und haben sich auf Kosten der anderen zu grossen Hauptcentren entwickelt, welche nunmehr alles Gut und alles Können an sich ziehen, weil sie den grössten Markt darbieten.

Diese Verkehrsmittelpunkte können natürlich gewordene oder künstlich gebildete und dann geschichtlich gewordene sein. Cotta hat einmal den Verkehr mit einer Flüssigkeit verglichen, welche sich nach hydraulischen Gesetzen bewegt. Er senkt sich überall von den Höhen in die Tiefen herab, umgeht die höchsten Spitzen, überschreitet die Gebirge an ihren tiefsten Einsenkungen, strömt in bestimmten Betten und sammelt sich in den grossen Becken der Länder. Für den Personen- und Güterverkehr ist also die Bodengestaltung massgebend, das Wasser, die Ebene, das Gebirge. Die gegenseitigen Grenzen dieser drei Arten der Bodengestaltung, d. h. die Gegenden am Fusse der Gebirge, am Ufer der Flüsse und an den Küsten des Meeres, sind reicher als andere an Verkehrsmittelpunkten, weil dort der Verkehr genöthigt wird, behufs Wechsels der Beförderungsmittel sich zu stauen und aufzuhalten. So sind natürliche Verkehrsmittelpunkte geworden und neben ihnen sind unter mehr oder minder glücklicher Berücksichtigung dieser Vorbedingungen politische Hauptstädte entstanden. Die Anziehungskraft dieser Verkehrsmittelpunkte geht so weit, dass beispielsweise Baumwolle in Liverpool vortheilhafter eingekauft werden kann, als da, wo sie erzeugt wird. Ebenso sind Lebensmittel, Früchte und viele andere Verbrauchsgegenstände in der Grossstadt wohlfeiler, als in dem benachbarten Orte, wo sie erzeugt werden, weil eben der Markt ein grösserer ist. Das kann jeder Sommerfrischler bei Berlin oder Wien aus eigener Anschauung erfahren. Französische Seebäder beziehen die feinsten Seefische aus Paris, wohin sie unmittelbar von der See auf den Markt gebracht werden.

Es lässt sich das Eisenbahn- und Landstrassennetz eines Staates mit dem Netze eines Stromes vergleichen, nur dass bei dem letzteren, welcher nur eine Strömung kennt, die centralisirende Tendenz nicht so unmittelbar zur Anschauung gelangt. Die Nebenbahnen alimentiren die Hauptbahnen und diese wiederum entspringen oder ergiessen sich mit ihrem Verkehr in die grossen Mittelpunkte. Wenn in dem äussersten Winkel des Staates eine Eisenbahn eröffnet wird, so kommt sie unmittelbar der betreffenden Gegend zu Gute, mittelbar aber zugleich dem ganzen Verkehrsnetz und insbesondere jenem Punkt, in welchem dasselbe sein Centrum findet. Das belegt jede kartographische Verkehrsstatistik. In den Mittelpunkten vereinigen sich mit der grössten Production und Consumtion, mit den zahlreichsten Producenten und Consumenten die stärksten Quellen und die breitesten Mündungen des Verkehrs.

Um ihren Aufgaben ganz und voll zu entsprechen, müssen die Verkehrsanstalten in einander greifen, an einander schliessen und sich als Theile zu einem Ganzen fügen, welches möglichst einheitlicher Leitung untersteht. Diesem natürlichen Triebe der Verkehrsanstalten ist das Bedürfniss ihrer Communalisirung oder Verstaatlichung entsprungen und zum Mindesten ist ihnen doch nirgend der Charakter öffentlich-rechtlicher Einrichtungen abgesprochen worden.

Die Machtconcurrenz der Staaten, das Bedürfniss der Verwaltung, das Drücken und Drängen der Erwerbsconcurrenz, in welcher jede Isolirung Rückgang und Untergang bedeutet, wirkten in unseren Tagen mit nie dagewesener Heftigkeit für die tüchtigste Durchbildung eines einheitlichen Systems von Verkehrswegen und Transportleistungen. Was so die letzten hundert Jahre auf diesem Gebiete geschaffen, ist ein hauptsächlicher Bestandtheil der einheitlichen, nationalen und internationalen Reintegration der civilisirten Welt, ein Hauptstück der Arbeit zur Herausbildung des modernen Staates, zur Ausbildung und inneren Centralisation grosser Staatskörper. (Schaeffle, Bau und Leben des socialen Körpers. III. S. 185.) Mit anderen Worten: Verkehr und Staat gingen Hand in Hand, beide mit der gemeinsamen Tendenz, die nationale Volkswirthschaft möglicht zu centralisiren, zusammenzufassen und zu beeinflussen. Erst mit Hülfe des modernen Verkehrs und dessen Entwickelung erlangte der moderne Culturstaat eine günstige Operationsgrundlage für diese seine Tendenzen. (Schluss folgt.)

Die zweite Berathung des Etats der Preussischen Staatseisenbahnen.

(Fortsetzung aus No. 10.)

Bezüglich der Gütertarife wurde eine grosse Zahl von Wünschen laut.

Es wurde verlangt:

1. Verlängerung der Entladungsfristen auf den Vor- und Hinterpommerschen Bahnen für Oberschlesische Steinkohlen;
2. Beschleunigung der Ueberführung von Viehtransporten von einem Berliner Bahnhofe zum anderen.

Bezüglich beider Punkte wurde die Antragsteller zunächst auf Anträge bei der betreffenden Direction verwiesen.

3. Ermässigung für Kainit- und Kalidungtransporte nach den östlichen Provinzen im Interesse der Landwirthschaft und
4. für Mais zu Futter- und Brennzwecken.

Ein Antrag auf beide Ermässigungen war von dem Eisenbahnrath der Ostbahn gestellt; im Abgeordnetenhause brachte der Abg. Dr. Wehr, Landesdirector von Westpreussen, die Sache zur Sprache.

Bezüglich der ersteren hatte nach seiner Angabe die Königliche Eisenbahndirection in Bromberg bei den Verhandlungen das Bedenken hervorgehoben, dass eine solche Ermässigung, die doch auf weitere Gebiete ausgedehnt werden müsse, einen grossen Frachtausfall herbeiführen werde. Dr. Wehr bezog sich zur Widerlegung dieses Einwandes darauf, dass der Minister der öffentlichen Arbeiten wiederholentlich unter grossem Beifall des Hauses anerkannt habe, dass die Eisenbahn dazu da sei, die Cultur zu heben und dass die Einnahme erst in zweiter Linie kommen könne, wenn hervorragende Culturinteressen ins Spiel kämen.

Die Landwirthschaft von Ostpreussen, Westpreussen und Pommern bedürfe dieser Ermässigung für künstliche Düngemittel dringend, besonders im Interesse der aufblühenden Zuckerindustrie.

Der Abg. Schultz-Lupitz fügte diesen allgemeinen Gründen für die Tarifermässigung hinzu, dass Kainit wesentlich billiger nach Amerika befördert werde, als in Deutschland. Im Jahre 1883 habe er sich über Hamburg per Elbe nach Newyork gelegt mit 43—81 ₰, nach Baltimore mit 58—91, nach Charleston mit 63—91 ₰, nach Savannah mit 58—86 ₰ pro Centner und über Bremen per Eisenbahn mit 44—59 ₰, und dass in den drei Hauptmonaten des Sommers der Centner Kainit sich von Bremen nach Newyork zu 2½ ₰ gelegt habe. Dagegen koste der Kainit nach Aachen 65 ₰, nach Oppeln 60½ ₰ und nach Bromberg 67½ ₰.

Der Abg. Dirichlet machte diesen Ausführungen gegenüber darauf aufmerksam, dass wenn zu so niedrigen Sätzen — 2½ ₰ — von Deutschland nach Newyork gefahren werden könne, dann Aehnliches auch möglich sein müsse für den Wassertransport von Hamburg nach Stettin und Königsberg. Entweder seien die Zahlen des Herrn Schultz nicht richtig, oder der ganzen Noth der östlichen Landwirthschaft könne durch den Bezug auf dem Wasserwege geholfen werden.

Der Abg. Seelig bestritt, dass eine Fracht von 2½ ₰ pro Centner von Bremen nach Newyork vorkommen könne, oder doch nur in Ausnahmefällen, auf welche man keinen regelmässigen Handel gründen könne. Der Abg. Schultz hielt aber seine Zahlen für die Seefracht Bremerhafen-Newyork aufrecht und fügte für Hamburg hinzu, dass die Flussschifffrachten incl. Bahnfracht bis Magdeburg resp. Schönebeck und Ueberladungsspesen an diesen Orten im Jahre 1883 von 18 ₰ im Mai bis 31 ₰ im November und die Seeschifffracht von Hamburg pro Centner für 1016 kg 5—10 Shilling und nach Baltimore 8–14 Sh. betragen habe. Ausserdem machte er darauf aufmerksam, dass Kainit nach Hamburg und Bremen in Sendungen von 5 Wagenladungen zu ermässigten Preisen — im Vergleich zu den Sätzen für 200 Ctr. — bezogen werde.

Seitens der Regierung wurde bezüglich dieses Punktes nur erklärt, dass der Minister seine Entscheidung treffen werde, wenn die Anträge auf dem instanzmässigen Wege an ihn gelangten.

Für Mais war, nach Mittheilung des Herrn Dr. Wehr, Anfang November der Antrag an die Eisenbahndirection in Bromberg gestellt:

„Es möge mit Rücksicht auf den ungenügenden Ausfall der Kartoffelernte und den dadurch hervorgerufenen starken Bedarf der Landwirthschaft für die Zufuhr von Mais zu Futter- und Brennzwecken hinsichtlich dieser Getreideart bei Anwendung des Getreide-Transittarifes von dem durch Ministerialerlass vom 11. November 1880 vorgeschriebenen Nachweise der Wiederausfuhr seewärts abgesehen werden."

Die Entscheidung sei, so behauptete Herr Dr. Wehr, zunächst dadurch verzögert, dass die Eisenbahndirection erst nach einer bezüglichen Erklärung des landwirthschaftlichen Centralvereines das Vorhandensein der Nothwendigkeit anerkannt habe, während der dann eingeführte Ausnahmetarif noch nicht allgemein sei. Diese Verallgemeinerung wurde von dem Regierungscommissar in Aussicht gestellt und ist inzwischen erfolgt.

In der Debatte über diese beiden Specialfragen war von mehreren Rednern angeregt, zum Besten der Landwirthschaft Massentransporte von Getreide und Vieh, Kohlen, Dung- und Futtermitteln zu ermässigen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten nahm daraus Anlass, darauf hinzuweisen, dass allerdings die Staatsregierung bestrebt sei, durch allmälige Verbesserung der Verkehrseinrichtungen und Ermässigung der Tarife den Verkehr zu heben; indessen müsse auf diesem Gebiete mit grosser Vorsicht verfahren werden. „Die Anträge," sagte er, „nicht blos der Landwirthschaft, sondern auch der Industrie, sind mitunter so weitgehend und, ich muss sagen, in gewissem Masse ja auch berechtigt, dass wir doch auf eine abschüssige Bahn gerathen würden, wenn wir zu rasch alle dem Folge gäben. Ich darf erwähnen, dass nach einer überschläglichen Zusammenstellung eine Ermässigung der hauptsächlichsten Artikel in Specialausnahmetarifen, wie sie von verschiedenen Seiten gewünscht wurde, uns einen Ausfall zufügen würde von nahezu 40 Millionen jährlich auf dem gegenwärtigen Gebiete der Staatseisenbahnen. Diese 40 Millionen würden ein Ausfall an Nettoeinnahme sein; diese 40 Millionen würden die Ueberschüsse in ein Deficit verwandeln. Diese 40 Millionen würden uns in die Lage setzen, nicht mehr daran denken zu können, in dem bisherigen Umfange Secundärbahnen zu bauen, die Betriebsmittel zu vermehren, die Verkehrseinrichtungen nach allen Richtungen hin zu verbessern, sie würden uns in die Lage setzen, für die Verbesserung der Beamtenbesoldungen nichts mehr thun zu können."

Der Abg. v. Lyskowski forderte im Interesse der Landwirthschaft die Gewährung der ermässigten Wagenladungstarife schon für Wagen von 100 Ctr. Tragkraft und der Abg. Dirichlet die Ermässigung der Tarife für Kohlen von den Seestädten der Ostsee nach dem Inlande, um der Ostpreussischen Landwirthschaft die Englischen Kohlen billiger zu verschaffen.

Ueber diese beiden Punkte wurden regierungsseitig Erklärungen nicht abgegeben.

Von Interesse war eine allgemeine Erklärung der Staatsregierung über die Differentialtarife. Der Abg. Büchtemann hatte gelegentlich einer von einem anderen Abgeordneten erhobenen Beschwerde über Differentialtarife bemerkt, dass solche auch unter dem Staatsbahnsysteme fortbeständen und dass keine Staatsbahnverwaltung in der Lage sei, die in der Natur der Sache liegenden Gründe für solche Tarife zu beseitigen, dass also der Minister, wenn er für die Rentabilität der Staatsbahnen sorgen wolle, bei der Tarifirung denselben Weg betreten müsse, den früher die Staats- und Privatbahnen betreten hätten. Darauf erwiderte der Regierungscommissar, „die Staatsregierung habe Differentialtarife an sich niemals perhorrescirt, sondern die Zulässigkeit derselben nur an die Voraussetzung geknüpft, dass sie dem wirthschaftlichen Interesse des Landes zu Gute komme" und der Abg v. Minnigerode erklärte sich mit dieser Auffassung völlig einverstanden und fügte hinzu, dass die Klagen über die Differentialtarifirung beim Bestehen der Privatbahnen sich immer nur gegen den Klagepunkt gerichtet hätten, dass das Ausland im Vergleich zu dem Transporte der Deutschen Erzeugnisse begünstigt werde. Diese Tendenz verfolge die Staatsbahnverwaltung zur Zeit nicht und werde hoffentlich niemals wieder derselben huldigen. Insofern seien die gehegten Erwartungen vollständig befriedigt.

Der Abg. Dr. Wehr hatte in der Begründung seiner den Kainit- und den Maistransport betreffenden Anträge auch verschiedene allgemeine Angriffe gegen die Eisenbahndirection in Bromberg gemacht. Namentlich hatte er ihr vorgeworfen, dass das Tarifsystem der Ostbahn die Wirthschaftspolitik des Reichskanzlers durchkreuze, weil es zu ungeheuren Differentialtarifen führen und die Städte Stettin, Königsberg und Danzig zum Besten von Hamburg schädigen werde; ferner, dass sie die Weichselbahn nicht mit der hinreichenden Anzahl Bahnhöfen versehen und diese nicht gross genug gemacht habe, dass sie an den Zügen spare etc. Den Grund der nicht genügenden Wahrnehmung der öffentlichen Interessen Seitens der Direction fand Herr Dr. Wehr weniger in den Persönlichkeiten, als an dem Orte, wo dieselbe sich befindet und an der übermässigen Ausdehnung des Bezirkes. Bromberg liege nicht am Mittelpunkte des öffentlichen und des wirthschaftlichen Lebens des Bezirkes, habe zu wenig Berührung mit den übrigen Directionsbezirken und mit Handelskreisen. Deshalb stellte er zur Erwägung, ob nicht eine Verlegung des Directionssitzes möglich sei.

Der Regierungscommissar vertrat die Direction und betonte namentlich, dass die Handelsvorstände in Königsberg unumwunden anerkennen, dass die Direction das ihrige gethan habe, um, soweit das bei Beachtung der Wirthschaftspolitik des Reiches möglich gewesen, den Handel von Königsberg und Danzig zu erhalten, und der Minister der öffentlichen Arbeiten selbst trat für Bromberg als Directionssitz ein; die Argumente, die Herr Dr. Wehr angeführt habe, würden für die Staatsregierung nicht genügen, um die Direction von dort wegzunehmen.

Die Abgg. Seer und Hahn (3. und 2. Bromberger Wahlkreis) traten lebhaft, ersterer für Bromberg als Directionssitz, letzterer auch für die Direction selbst ein.

Endlich ist von Rheinischen und Westfälischen Abgeordneten noch die Höhe der Gebühren bemängelt, welche in ihrer Gegend für Abholung und Zustellung der Wagen auf den Anschlussgeleisen erhoben wird und wurde verlangt, dass die Gebühren nicht höher als die durch das Rangiren entstehenden Selbstkosten sein dürften.

Seitens des Regierungscommissars wurde erwidert, dass eine bezügliche Revision schon im Gange sei.

(Fortsetzung folgt.)

Zur Reform der Personentarife.

Wie in No. 96 des Jahrgangs 1883 dieser Zeitung mitgetheilt, liest in der höheren Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte, welche der Wiener Eisenbahnclub ins Leben gerufen hat, Herr Centralinspector Schreiber über das Eisenbahntarifwesen. In einer der letzten Vorlesungen nahm derselbe bei Besprechung der Personentarife, wie man uns aus Wien schreibt, Gelegenheit, die verschiedenen Vorschläge hinsichtlich der Reform der Personentarife zu berühren.

Gegen eine einheitliche, ohne Rücksicht auf die Entfernung zu bemessende Gebühr, wie sie zuerst von Perrot vorgeschlagen worden, verhielt sich Herr Schreiber ablehnend, um seinerseits einen anderen, allerdings minder radikalen Reformvorschlag zu machen. Auf Grund der Thatsache, dass im Durchschnitt die Reisenden 1. Klasse 115, 2. Klasse 70, 3. Klasse 40 und 4. Klasse 35 km zurücklegen, hält Herr Schreiber es für erwünscht, für jede dieser Klassen für höhere als diese Durchschnittsentfernungen Preisermässigungen eintreten zu lassen, um mit einer solchen Tarifreform zugleich eine Erweiterung dieser Frequenzzonen und hiermit einen wirthschaftlichen Fortschritt herbeizuführen. Ferner hat sich Herr Schreiber für die Aufhebung der Retourbillets 1. Klasse und für die Beseitigung der 1. Klasse in Lokalzügen ausgesprochen. Diese interessanten Vorlesungen ist Herr Schreiber im Begriff, druckfertig zu bearbeiten und es sollen dieselben bereits Ende April in einem Bande von ca. 18 Bogen im Buchhandel ausgegeben werden.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

1. **Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen.**

2. **Alphabetisches Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen.**

Zu jedem der beiden vorgenannten Verzeichnisse ist der III. Nachtrag von der geschäftsführenden Direction des Vereins herausgegeben und vertheilt worden.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Direction ist ein neuer Kilometerzeiger No. 86 (Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn), zu den Kilometerzeigern No. 26 (Königliche Eisenbahn-Direction — rechtsrheinische — zu Köln) der III. Nachtrag, zu No. 69 (K. K. Direction für Staats-Eisenbahnbetrieb in Wien) der II. Nachtrag, No. 78 (priv. Oesterreichisch-Ungarische Staats-Eisenbahngesellschaft) der VII. Nachtrag, No. 88 (Königl. Ungarische Staatseisenbahnen) der III. Nachtrag, No. 93 (Grand Central Belge Eisenbahn) der I. Nachtrag und zur ganzen Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern der VII. Nachtrag ausgegeben worden. Durch den neuen Kilometerzeiger No. 86 wird der im Juni 1881 ausgegebene Kilometerzeiger No. 86 und durch den Nachtrag III zum Kilometerzeiger No. 88 werden die im Januar und April 1883 ausgegebenen Nachträge No. I und II zu diesem Kilometerzeiger aufgehoben. Ferner treten, nachdem am 1. Januar cr. die Dniesterbahn und Tarnow-Leluchower Staatsbahn, die Erzherzog Albrechtbahn und die Mährische Grenzbahn unter der Verwaltung der K. K. Ministerialcommission in Wien vereinigt sind, die Kilometerzeiger No. 63 (Erzherzog Albrechtbahn) und 73 (Mährische Grenzbahn) ausser Kraft. Die Ausgabe eines Kilometerzeigers für sämmtliche unter der Verwaltung der K. K. Ministerialcommission vereinigten Bahnen wird alsbald erfolgen.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Die neuen Güterwagenpark-Verzeichnisse No. 72 (K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-

Jassy Eisenbahn) und No. 94 (Holländische Eisenbahn) sind zur Vertheilung gelangt. In dem Verzeichnisse No. 86 (Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn) sind die auf die Dniesterbahn und die Tarnow-Leluchower Staatsbahn bezüglichen Angaben einstweilen zu streichen.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Rechtsverhältnisse Dritter in Folge der Verstaatlichung.

Die Wiener Gemeinde hat sich bei der seinerzeitigen Anlegung des Bahnhofes der Franz-Josef Bahn zu einer jährlichen Beitragsleistung deshalb verpflichtet, damit dieser Bahnhof in einem ihr genehmeren Stadttheil verlegt werde. Der Wiener Gemeinderath hatte während der Verhandlungen über die Verstaatlichung der genannten Bahn den Beschluss gefasst, nicht nur die Beitragsleistung einzustellen, sondern auch die bereits geleisteten Beträge zurückzufordern. In einem an den Wiener Bürgermeister gerichteten Schreiben, wird die Gemeinde vom Handelsminister belehrt, dass dieselbe sich im Jahre 1868 für die von ihr gewünschte Verlegung des Bahnhofes zu einer Gegenleistung verpflichtet hat, deren Mass und Umfang durch die fragliche Verstaatlichung in keiner Weise geändert oder beeinflusst werden kann. — Es ist auch unbegreiflich, wie die Kronjuristen der Gemeinde einen solchen flagranten Rechtsbruch beantragen und wie die vielen juristischen Gemeinderäthe einem solchen Beschlusse zustimmen konnten.

Die muthmassliche Organisation des Oesterreichischen Staatsbetriebes.

Wie die officiösen Blätter weiterhin mittheilen, ist das in No. 10 bereits erwähnte Statut über die Organisation des Staatsbahnbetriebes von der für die Verwaltung der Dniester, Tarnow-Leluchower, Albrecht- und Mährischen Grenzbahn eingesetzten Ministerialcommission ausgearbeitet worden. Beizufügen ist noch, dass angeblich das Referat der gesammten Tarifangelegenheiten der dem Handelsministerium direct unterstehenden „Generaldirection für Staatseisenbahnbetrieb" vorbehalten bleibt; durch letztere Verfügung entfiele ein Theil der gegenwärtig in Kraft stehenden Statuten für Staatseisenbahnbetrieb.

Verstaatlichung der Pilsen-Priesener Bahn.

Die Verhandlungen zwischen der Regierung und den Vertretern der Pilsen-Priesener Bahn wegen Verstaatlichung dieser Bahn sind der „N Fr. P." zufolge nunmehr wieder aufgenommen. Im Handelsministerium fand die erste Conferenz statt. Die Vertreter des Handelsministeriums erklärten, dass die Regierung principiell bereit sei, über die Verstaatlichung der Pilsen Priesener Bahn, das ist deren käufliche Erwerbung für den Staat, zu verhandeln; sie bezeichneten zugleich die wichtigsten Gesichtspunkte, von denen sich die Regierung bei der beabsichtigten Erwerbung der Pilsen-Priesener Bahn leiten lässt. Der ursprüngliche Plan der Regierung, blos den Betrieb der Bahn zu übernehmen, scheint fallen gelassen zu sein. An das Exposé der Regierungs-Vertreter knüpfte sich eine allgemeine Discussion. Schliesslich erklären die Vertreter des Verwaltungsrathes und die Prioritäten-Curatoren, die Vorschläge der Regierung zu dem Zwecke entgegenzunehmen, um sich mit ihren Interessenten darüber zu besprechen und sodann Gegenpropositionen zu stellen. Die Regierungsvertreter erwiderten darauf, die Regierung wolle diese Aeusserungen abwarten und behalte sich vor, dieselben zu prüfen. Die nächste Woche dürfte die Entscheidung bringen. Die Regierung beabsichtigt, falls eine Verständigung rechtzeitig erzielt wird, die Verstaatlichung der Pilsen-Priesener Bahn noch im Laufe dieses Jahres, womöglich zugleich mit der Uebernahme der Franz-Josefbahn durchzuführen.

Eiserner Oberbau.

Der Inspector Haindl von der General-Inspection hat dem „Fremdenblatt" zufolge einen eisernen Oberbau (Querschwellen-System) construirt, dessen Anwendung nach der Ueberprüfung durch die technische Commission des Handelsministeriums für den Arlberg-Tunnel acceptirt und der Oesterreichisch-alpinen Montangesellschaft zur Anfertigung übertragen wurde. Derselbe Oberbau wurde auch von der Nordbahn, der Dux-Bodenbacher und der Elisabeth-Westbahn für kürzere Strecken zur Erprobung bestellt und auch die Königliche Direction der Bayrischen Staatsbahnen hat einen Probekilometer dieses Systems in Bestellung gebracht. Letztere Probe hat bereits ein so günstiges Resultat ergeben, dass das Königlich Bayerische Ministerium über Antrag der General-Direction der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten die Ausführung eines Querschwellen-Oberbaues auf der im Bau befindlichen 31 Kilometer langen Bahn Stockheim-Probstzella nach dem Befestigungs-System des erwähnten Inspectors genehmigt hat. Abgesehen von der dem Erfinder dieses Systems im Auslande zu Theil gewordenen Anerkennung, verdient diese erstere grössere Herstellung des gesammten eisernen Oberbaues in Oesterreich die volle Berücksichtigung unserer Eisenbahn- und Eisenhüttentechniker und wird zu weiteren Bestellungen um so mehr aneifern, als im Inlande bereits die technischen Einrichtungen für Herstellung dieses Oberbaues bestehen, daher eine Beschaffung derselben nur mit geringen Kosten verbunden ist.

Der Eisenbahntelegraph und die Privatdepeschen.

In Folge eines ältern Beschlusses der Directoren-Conferenz wurde seitens sämmtlicher Oesterreichischer Eisenbahnverwaltungen an das Handelsministerium eine Eingabe gerichtet, in welcher unter Hinweis auf die Diensteintheilung und den Personalstand einzelner Linien, respective Bahnen, sowie auf die erwachsenden beträchtlichen Mehrkosten gebeten wird, von der vor Kurzem erfolgten Verfügung wegen unbeschränkter Aufnahme von Privatdepeschen Umgang zu nehmen. Eine gleichlautende Eingabe wurde seitens der Ungarischen Bahnverwaltungen dem Ungarischen Communications-Ministerium unterbreitet.

Der Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnverkehr im Jahre 1883.

Im Monate December 1883 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben: Am 2. December die 64,8 km lange Flügelbahn Ret-Szilas-Szegszard der Budapest-Fünfkirchener Bahn. Am 10. December die 70,9 km lange Theilstrecke Neusatz-Semlin, nebst der 41,4 km langen Flügelbahn India-Mitrowitz der Königlich Ungarischen Staatsbahn Pest-Semlin. — In demselben Monate wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 3 724 761 Personen und 5 774 943 Tonnen Güter befördert und hierfür eine Gesammt-Einnahme von 20 386 002 fl. erzielt, d. i. pro Kilometer 998 fl. — Im gleichen Monate 1882 betrug die Gesammt-Einnahme — bei einem Verkehr von 3 233 664 Personen, 5 584 572 Tonnen Güter und einer Gesammtlänge des Eisenbahnnetzes von 19 579 km — 19 379 107 fl., oder pro Kilometer 990 fl.; daher resultirt für den Monat December 1883 eine Vermehrung der kilometrischen Einnahmen um 0,8 pCt. — Die auf dem Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetze im Jahre 1883 erzielten Transport-Einnahmen beziffern sich auf 243 367 248 fl., im Jahre 1882 hingegen auf 232 622 824 fl. — Da die durchschnittliche Länge sämmtlicher Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im abgelaufenen Jahre 19 965 km, im Jahre 1882 dagegen 19 031 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer im Jahre 1883 auf 12 190 fl. gegen 12 223 fl. im Jahre 1882, d. i. um 33 fl. oder 0,3 pCt. günstiger. — Das grösste Erträgniss pro Kilometer hat die Kaiser Ferdinands Nordbahn mit 43 532 fl. (+ 4,4 pCt.) erzielt, das kleinste die Dalmatiner Staatsbahn mit 589 fl. (— 6,5 pCt.). Ueber 20 000 fl. Ertrag pro Kilometer haben ausser der Nordbahn nur drei Bahnen aufzuweisen, nämlich die Aussig-Teplitzer mit 36 539 fl. (+ 6,7 pCt.), die Dux-Bodenbacher mit 24 983 fl. (+ 10,8 pCt.) und das alte Netz der Karl-Ludwig Bahn mit 23 792 fl. (— 1,6 pCt.); 8 Bahnen zeigen eine Jahreseinnahme von mehr als 15 000 fl. pro Kilometer, 10 eine solche von mehr als 10 000 fl., 23 von mehr als 5 000 fl., 30 von mehr als 1 000 fl. und nur eine, die oben erwähnte Dalmatiner Bahn, von weniger. Die grössten absoluten Zahlen der Einnahmen zeigen: die Südbahn mit 39 013 568 fl. (gegen 37 864 741 fl.), die Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft mit 38 936 102 fl. (gegen 36 961 790 fl.), die Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit 30 311 864 fl (gegen 29 066 019 fl.) und die Elisabeth-Bahn mit 14 363 598 fl. (gegen 15 208 455 fl.). Die bedeutendste Zunahme der Eingänge pro Kilometer weist die Arad-Csanader Bahn mit 75,4 pCt. und die geringste das Netz der Ungarischen Staatsbahnen mit 0,9 pCt. aus. Eine Steigerung über 50 pCt. ergab sich, ausser bei der Arad-Csanader, nur noch bei einer Bahn, nämlich der Staatsbahn Mürzzuschlag-Neuberg, mit 69,9 pCt. Eine Zunahme über 25 pCt. findet sich bei 5 Bahnen, nämlich bei der Donau-Draubahn mit 49,9, bei der Budapest-Fünfkirchener mit 37,9, der Localbahn Stauding-Stramberg mit 32,8, der Bozen-Meraner Bahn mit 31,3 und der Istrianer Staatsbahn mit 30,8. Mehr als 20 pCt. Zunahme haben 4, mehr als 10 pCt. aber 11, mehr als 5 pCt. ferner 8, mehr als 1 pCt. weitere 18 und unter 1 pCt. nur 1, nämlich die Ungarische Staatsbahn, erzielt. Die mässigste Abnahme mit 0,4 pCt. ergab sich bei der Südnorddeutschen Verbindungsbahn, die namhafteste mit 15,7 pCt. bei der Kremsierer Eisenbahn. Im Ganzen haben nur 18 Bahnen eine Verminderung des durchschnittlichen Erträgnisses, 51 aber eine Erhöhung desselben erzielt. Von der gesammten Einnahme des Jahres 1883 entfallen 85 754 781 fl. (gegen 82 557 271 fl.) auf die gemeinsamen, 124 454 199 fl. (gegen 120 438 895 fl.) auf die Oesterreichischen und 33 158 268 fl. (gegen 29 626 658 fl.) auf die Ungarischen Eisenbahnen.

Zur Regelung des Arlbergverkehres.

Ueber die Theilung des Schweizerischen und Südbadisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verkehres finden Verhandlungen zwischen den dabei betheiligten Bahnen statt. Bei den divergirenden Interessen dieser Bahnen ist eine Einigung schwer zu erzielen. Oesterreichischerseits sucht man selbstverständlich eine möglichst grosse Quote der Arlbergbahn zuzuführen; Bayern macht aber ebenfalls alle Anstrengung, um sich den Schweizerischen Transitverkehr zu erhalten. Was die Verhandlungen zwischen den Oesterreichischen und Ungarischen Bahnen betrifft, so konnten auch diese, wenigstens rücksichtlich des Ungarischen Verkehres

bis jetzt noch nicht beendigt werden, da — wie wir bereits gemeldet, die Südbahn, gestützt auf ihre continuirlich von Budapest und Barcs nach dem Arlberg führende Linie, eine entsprechende Quote beansprucht. Die von den Schweizerischen Bahnen angeregte Tarifreform dürfte die Ebnung der collidirenden Interessen auch unserer betheiligten Bahnverwaltungen herbeiführen. In Bezug auf das zu adoptirende Tarifsystem dürfte das zwischen den Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen bestehende combinirte System auch im Verkehr mit der Schweiz und dem angrenzenden Frankreich zur Einführung gelangen, das an und für sich einen Fortschritt bekundet und manche Verkehrserleichterungen in sich schliesst.

Entscheidungen des Oesterreichischen Verwaltungsgerichtshofes.

In einem Erkenntnisse vom 22. November 1883 hat dieser Gerichtshof folgende wichtige Rechtssätze ausgesprochen. 1. Eine Verletzung des mit einer Eisenbahn-Concession verliehenen Privilegiums liegt überall vor, wo — ohne Berührung neuer strategisch, politisch oder commerciell wichtiger Zwischenpunkte — Stationen der concessionirten Strecke durch die concurrirende Bahn in eine neue Verbindung gebracht werden. 2. Diese „Verbindung“ ist überall anzunehmen, wo ein an der concessionirten Strecke gelegner Ort in die Verkehrssphäre der concurrirenden Bahn einbezogen erscheint. — 3. Ueber die strategische, politische und commercielle Wichtigkeit der von der concurrirenden Bahn berührten „Zwischenpunkte“ entscheidet die Regierung nach ihrem Ermessen und ist die Giltigkeit dieser Entscheidung auch nicht von ad hoc vorgenommenen Erhebungen abhängig. 4. Als eine „Localbahn“ ist jene Bahn anzusehen, welche nur dem Verkehre des unmittelbar an der Bahn gelegenen Gebietes dient und bei der ein die Interessen dieses Gebietes bei Seite lassender Transit-Verkehr ausgeschlossen ist.

Entscheidung in Expropriations-Sachen.

Hinsichtlich der Expropriation hat die Königlich Ungarische Curie den Grundsatz ausgesprochen, es habe darüber, inwiefern das Gutachten der verwendeten Sachverständigen auf die Bestimmung des Expropriationspreises massgebend sei, das Gericht zu entscheiden; das Gutachten kann nur insofern massgebend sein, als es den Erfordernissen des Gesetzes entspricht, daher sonstige, hauptsächlich auf Vermuthungen beruhende Umstände nicht berücksichtigt werden dürfen.

Localbahn Hannsdorf-Ziegenhals.

Gegen die Realisirung des Localbahn-Projectes von Hannsdorf über Freiwaldau nach Ziegenhals haben sich, schreibt die „N. Fr. P.“, wie bekannt in der Richtung Schwierigkeiten ergeben, dass die Preussische Regierung bekanntlich die Führung der projectirten Bahn von Freiwaldau aus über Gross-Kunzendorf mit Rücksicht auf die dortigen ausgedehnten Marmorbrüche und den Anschluss derselben an die Preussischen Bahnen nicht in Ziegenhals, sondern in Deutsch-Wette gewünscht hatte. Neuesten Nachrichten zufolge sind jedoch diese Schwierigkeiten bereits überwunden, und hat die Preussische Regierung ihr Einverständniss mit dem Anschlusse in Ziegenhals unter der Bedingung erklärt, dass die Oesterreichische Local-Eisenbahn-Gesellschaft für die Herstellung eines Flügels von einem Punkte der projectirten Localbahn nach Gross-Kunzendorf sorge. Falls die Localbahn-Gesellschaft in dieser Richtung eine ablehnende Erklärung abgeben sollte, wird die Preussische Regierung selbst einen Flügel von Deutsch-Wette nach Gross-Kunzendorf herstellen. Nunmehr zweifelt man nicht mehr daran, dass an die Ausführung der Strecke Hannsdorf-Ziegenhals in kürzester Zeit wird geschritten werden können.

Zur Nordbahnfrage.

Im Club der Land- und Forstwirthe hielt Dr. Rich. Schön einen sehr beifällig aufgenommenen Vortrag über die Nordbahnfrage. Im Hinblicke auf die mit einer Expropriation verbundenen Schwierigkeiten gelangte der Vortragende zum Schlusse, dass eine eventuelle Erneuerung des Nordbahn-Privilegiums nicht von vornherein auszuschliessen wäre, jedoch nur unter Anerkennung des staatlichen Heimfalls- und Tarifhoheitsrechtes denkbar sei, während jede andere Erneuerung eine directe Schädigung des Gemeinwohles bedeuten würde.

Die Prioritäten der Ofen-Fünfkirchener Eisenbahn.

Die Subscription auf diese Prioritäten findet heute am 4. Februar in Pest und Wien statt. Die Subscription lautet auf 7 850 000 fl. Bankvaluta. Es werden 39 250 Stück Prioritäten zu 200 fl. Nominal, mit 5 pCt. in Bankvaluta verzinslich, aufgelegt. Von der Nominirung ausländischer Zeichenstellen wurde mit Rücksicht auf den geringen Subscriptions-Betrag abgesehen. Der Subscriptionspreis ist auf 95 fl. Oesterreichischer Währung Bankvaluta für je hundert Gulden Nominal-Kapital festgesetzt, und sind überdies die den Stücken anhaftenden, vom 1. Januar 1884 laufenden fünfprocentigen Zinsen zu vergüten. Wir entnehmen der Subscriptions-Einladung die folgenden wichtigen Momente: Die Ofen-Fünfkirchener Eisenbahn umfasst 1. die 206 Kilometer lange Bahnlinie ersten Ranges von Pest über Simontornya und Dombovar nach Szt Lörincz bei Fünfkirchen, nebst einer 1 Kilometer langen Flügelbahn, welche dieselbe in Dombovar mit der Donau-Drau-Bahn verbindet; 2. die 56 Kilometer lange normalspurige Localbahn, welche von der Station Retszilas der Hauptlinie nach Szegszard führt. Ein Péage-Vertrag für die Strecke Szt. Lörincz-Fünfkirchen-Ueszög ermöglicht, dass die Züge der Hauptlinie direct in die Kohlenwerke bei Fünfkirchen gelangen können. Die Ofen-Fünfkirchener Bahn schliesst an die Ungarischen Staatsbahnen und an die Südbahn und bildet mit der von den Ungarischen Staatsbahnen betriebenen Fortsetzungsstrecke Dombovar-Zakany-Fiume eine directe Transitlinie von Pest nach dem Adriatischen Meere. Durch den Anschluss an die Linie Ueszög-Villany der Mohacs-Fünfkirchener Bahn und an die Linie Villany-Essegg der Alföldbahn wird die directe Verbindung zwischen Pest und Slavonien hergestellt. (Wir kommen auf die im Prospecte weiter geschilderte Situation dieser Bahn noch zurück.)

Die Mährische Grenzbahn im Staatsbetrieb.

Die Fahrpreisermässigung, welche die bestandene Betriebsverwaltung dieser Bahn auch durch Einführung von Tour- und Retourkarten mittelst Adoptirung der ermässigten Sätze der Westl. Staatsbahnen in Wirksamkeit gesetzt hat, waren von dem Erfolge begleitet, dass der Personenverkehr gegen die entsprechende Periode des Vorjahres ein Mehr von nahezu 60 pCt. ergeben hat.

Börsenbericht und Coursnotiz.

In Berliner und Frankfurter Kreisen hat eine Agitation gegen die Oesterreichischen, speciell Böhmischen Bahnwerthe stattgehabt, welche durch das Darniederliegen des Getreidegeschäftes und des Zuckerexportes motivirt wird, da beide die grossen Massentransporte den Bahnen beistellen. Es ist jedoch nicht zu übersehen, dass gegenwärtig eine Regelung dieser Consumartikel im Zuge ist, mit deren hoffentlich baldigem Abschlusse eine erneuerte und intensive Bewegung im Productengeschäfte, somit auch im Bahnverkehre herbeigeführt werden dürfte. Diese Ansicht theilte auch die hiesige Speculation, wie sich aus der folgenden Zusammenstellung der beiden letztwöchentlichen Course der marktgängigen Bahnactien ergiebt.

Nordbahn	2575.—	2610.—	Elbethalbahn . .	200.25	201.50
Franz-Josefb. . .	203.50	203.—	Staatsbahn	317.25	320.50
Karl-Ludwigb. . .	295.—	297.—	Südbahn	142.75	145.60
Oest.-Nordwestb.	185.—	181.75			

Die Ausdehnung und Umgestaltung des Französischen Eisenbahnnetzes

nach dem Gesetze vom 20. November 1883.

Das „Journal officiel“ vom 21. November publicirte die Gesetze vom 20. November, welche die Approbation der mit den 6 grossen Eisenbahngesellschaften

Paris-Lyon-Méditerranée,
Paris à Orléans,
Nord,
Midi,
Est und
Ouest

am 26. Mai, resp. 28. Juni, 5. Juni, 9. Juni, 11. Juni und 17. Juli d. J. abgeschlossenen Conventionen enthalten.

Diese Conventionen, welche wir in den No. 65, 71 und 73 (S. 968) des vorigen Jahrgangs auszugsweise mittheilten, haben unverändert Gesetzeskraft erhalten.

Nachdem nurmehr das volle Material zur Beurtheilung dieser wichtigen Verträge, welche einen bedeutungsvollen Abschnitt in der Entwickelung des Französischen Eisenbahnwesens bezeichnen, vorliegt[1]), kommen wir auf dieselben nochmals zurück, um einestheils die übereinstimmenden Grundbestimmungen derselben klar zu legen, anderentheils aber insbesondere speciell nachzuweisen, in welcher Weise durch dieselben das Französische Eisenbahnnetz erweitert und in seiner Organisation umgestaltet worden ist.

Grundbestimmungen der Conventionen.

Wenden wir uns zunächst zu dem Grundgedanken und den Haupt-Vertragsbestimmungen, welche in allen Conventionen fast gleich lauten.

Die grossen Eisenbahngesellschaften haben durch die mit dem Staat abgeschlossenen Conventionen vertragsweise den Ausbau der innerhalb ihres Bahnnetzes projectirten Linien des nach

---

[1]) Dieses Material ist (abgesehen von den Protocollen über die Verhandlungen der Deputirtenkammer und des Senats, welche das „Journal officiel“ mittheilt) in den Commissionsberichten (Rapports), welche der Deputirtenkammer durch den Deputirten M. Maurice Rouvier und dem Senat durch den Senator M. Gaston Bazille erstattet wurden und ausser dem Wortlaut der Verträge die Motive zu denselben und die Ansichten der Berichterstatter über dieselben enthält.

dem Freycinet'schen Programm auszubauenden sogen. dritten Netzes übernommen. Diese Linien werden ihnen seitens des Staats theils definitiv theils eventuell (für den Fall, dass sie von der Staatsregierung für Linien des öffentlichen Wohls erklärt werden) concessionirt.

Sodann verpflichten sich aber die Gesellschaften weiter, eine Anzahl fürerst nicht namentlich aufgeführter, sondern nur der Kilometerzahl nach in runder Summe angegebener Linien zu bauen, so dass die Regierung über die weitere Entwickelung des Bahnnetzes freie Hand behält. — Der rasche Ausbau des neuen Netzes wird auf die Weise gesichert, dass Fristen für den Ausbau der einzelnen Linien stipulirt werden, welche die Gesellschaften einhalten müssen, wenn nicht der Staat auf ihre Kosten den Bau ausführen soll.

Die sämmtlichen herzustellenden Linien des 3. Netzes müssen von den Gesellschaften innerhalb 10 Jahren ausgebaut sein und werden mit den beiden älteren Netzen in der Weise finanziell zu einem Ganzen verbunden, dass, wenn die Dividenden der Bahnen ein bestimmtes Maximum überschreiten, eine Theilung dieses Ueberschusses im Verhältniss von 2/3 für den Staat und von 1/3 für die Gesellschaft eintritt. Daneben werden die bereits bestehenden Zinsgarantien beibehalten [2]).

Die Baukosten werden zunächst von den Eisenbahngesellschaften durch von diesen aufzubringende Anlehen bestritten, während der Staat die jährlichen Zinsen dieser Anlehen und eine Amortisationsquote zahlt. Ein Viertel der Baukosten tragen für alle Fälle die Bahnen selbst. Es werden solche in den Verträgen in der Weise berechnet, dass für jeden Kilometer, dessen Bau die Gesellschaft übernimmt, 50 000 Frcs. (für Oberbau und die Beistellung der Fahrbetriebsmittel) ausgeworfen werden, wozu dann die ausserordentlichen Beiträge kommen, welche die Bahn allein trägt und andererseits die Garantiebeträge, betreffend die älteren Linien, auf deren Rückzahlung der Staat als Beitrag zum Bau neuer Linien verzichtet. Auch ist wohl zu beachten, dass der Bau einer grösseren Anzahl der den Gesellschaften concessionirten Linien bereits vom Staat begonnen ist und solche ohne Entgelt den Gesellschaften überlassen werden.

Von nicht minderer Bedeutung als die stipulirte Ausführung des dritten Bahnnetzes durch die grossen Eisenbahngesellschaften ist das in den Verträgen möglichst durchgeführte Princip, dass den Gesellschaften die in ihrem Gebiet liegenden (finanziell meist zu Grunde gegangenen) Localbahnen, deren Betrieb den Gesellschaften bisher provisorisch übertragen war, ohne Entgelt überlassen und ausserdem auch den Gesellschaften austauschweise Staatsbahnlinien überlassen werden, welche zur Arrondirung der Gesellschaftsnetze nöthig erschienen.

So wird insbesondere die schon vor längerer Zeit in das Eigenthum und den Betrieb des Staats übergegangene Eisenbahn Orléans-Troyes-Châlons von demselben an die Ostbahn, Lyon-Méditerranée und Orléansbahn entsprechend vertheilt und behält sich der Staat in der Hauptsache nur ein durch Zulegung von Linien der Orléansbahn wohl arrondirtes Staatsbahnnetz im Westen der Orléanslinie Orléans-Bordeaux vor. Dadurch, dass er sich aber das Mitbenutzungsrecht der Linie Paris-Versailles-Chartres von der Westbahn stipulirte, welche Linie er südwärts über Brou nach Tours ausbaut, wird dieses Staatsbahnnetz mit Paris in directe Verbindung gebracht.

Durch diese Arrondirungen in Verbindung mit den neuen Concessionen erhält das Französische Eisenbahnnetz eine weit harmonischere Gestaltung als solches in den letzten Jahren der Fall war. Diese Umgestaltung, des Netzes hat für uns fast ein ebenso grosses Interesse, als der Bau des dritten Netzes. Eine klare Einsicht in die Bedeutung der Conventionen kann man aber unmöglich erhalten, wenn man nicht die Bahnlinie, deren Eigenthümer und Betrieb durch die Conventionen geändert wird, und zugleich die neu concessionirten Linien kennt. Wir geben daher nachstehend aus den Conventionen die Uebersichten über die einzelnen Linien, welche abgetreten oder concessionirt worden sind [3]).

[2]) Die Staatssubvention bei den älteren Netzen ist bekanntlich in der Weise normirt, dass der Staat die Kosten des Unterbaues trägt, während die Gesellschaften den Oberbau herstellen, die Fahrbetriebsmittel liefern und den Betrieb der Linien übernehmen.

[3]) Zur Veranschaulichung der nachstehenden Angaben wird es nöthig sein, eine gute Französische Eisenbahnkarte zur Hand zu nehmen, als welche wir die in der Verlagsbuchhandlung von Dunod in Paris (49 Quai des Grands-Augustins) erscheinende, nach Bahngebieten colorirte „Carte des chemins de fer français" besonders empfehlen können. Dieselbe ist der Zeitschrift „Revue generale des chemins de fer" beigegeben, kann aber auch selbstständig bezogen werden, wenn wir nicht irren zum Preise von 5 Frcs. Nach Angabe des neuesten Heftes der „Revue" ist jetzt eine neue Ausgabe dieser Karte erschienen, welche die Bahngebiete, wie dieselben sich nach den Conventionen zu Ende December 1883 abgrenzen, darstellt. Für die Besitzer des Koch'schen Handbuchs für den Eisenbahn-Güterverkehr fügen wir in den Uebersichten der cedirten Linien den einzelnen Linien die Buchstaben bei, unter welchen dieselben in dem angegebenen Werke unter Frankreich zu finden sind.

I. Nordbahn.

A. Der Staat überlässt nach Art. 2 des Gesetzes der Nordbahn folgende Staatsbahnlinien, welche bereits im Betrieb der Nordbahn stehen:

1.	Compiègne à Soissons (Nord 1, z [11])	32 km
2.	Lens à Armentières (A [3])	23 „
3.	Valenciennes au Cateau (im Bau)	35 „
4.	Busigny à Hirson (im Bau)	4 „
5.	Dunkerque zur Belg. Grenze gegen Furnes (k)	15 „
6.	Armentières zur Belgischen Grenze (C [3])	2 „
	Total	111 km.

Von diesen Linien sind No. 1 und 2 in Betrieb (letztere Linie ist soeben, am 1. Februar 1884 vollständig eröffnet). Die Linien unter No. 5 und 6 sind vom Staat zurückgekauft und ebenfalls in Betrieb der Nordbahn. Die Linien No. 3 und 4 sind noch in Bau (aber No. 3 von Solesnes bis Cateau am 1/12. 83 eröffnet).

B. Folgende Localbahnen werden dem Nordbahnnetz nach Art. 2 des Gesetzes v. 20/11. 83 incorporirt:

1. Don à Hénin-Liétard (o [1]),
2. Valenciennes à Douzies (z [10]),
3. St.-Just à Cambrai (1 J a),
4. Marcoing à Masnières (1 J c),
5. Abancourt au Tréport (1 D [1], D [2]),
6. Frévent à Gamaches (y),
7. St.-Omer-en-Chaussée à Abancourt (z),
8. Rochy Condé à St.-Just (z [1]),
9. Compiègne à Roye (z [3]),
10. Breteuil gare à Breteuil ville (g [1]),
11. Estrées-St. Denis à Verberie (c [1]),
12. Rivecourt á Ormoy-Villers (1 Q) incl. Verbindungsbahn bei Crepy mit der Linie Chantilly à Crepy,
13. Gisors à Beauvais (z [9]),
14. Beauvais à Clermont (z [1], z [2]),
15. Clermont à Estrées-St. Denis (g [2]),
16. Doullens à Arras (z [6]),
17. Frévent à Bouquemaison und Doullens (z [6]),
18. Bully-Grenay à Brias (z [8]),
19. Canaples á Amiens (z [7]),
20. Ermont à Méry-sur-Oise u. Zweigb. nach Valmondois (z [5]).

C. Es werden der Nordbahn (im Art. 1) folgende Localbahnen in den Departements Oise, Pas-de-Calais, Somme, Nord, Seine-et-Oise, Seine Inférieure concessionirt:

a) definitiv: 160 km

1. Le Cateau à Laon,
2. Thiant à Lourches,
3. Ormoy à Mareuil-sur-Ourcq,
4. Laon à Liart gegen Mézières;

b) als eventuell unter der Reserve, dass die Linien für Linien des öffentlichen Wohls (utilité publique) erklärt werden: 104 km

1. Armentières à Roubaix und Tourcoing,
2. Roubaix (Wattrelos) an die Belgische Grenze,
3. Denain à St. Amand,
4. Haubourdin à St. André,
5. Avesnes à Sars-Poterie,
6. Vimy à Guise.

II. Französische Ostbahn.

A. Cedirt werden vom Staat an die Ostbahn nach Art. 2 folgende Linien, welche der Staat theils von schlecht situirten Eisenbahn-Gesellschaften gekauft, theils selbst gebaut und der Ostbahn-Gesellschaft bereits in Betrieb gegeben hatte:

1.*	Amagne à Vouziers und Apremont (Est 2 k)	65 km
2.*	Avesnes à St. Dié mit Zweigbahn nach Fraize und Gérardmer (2 B)	72 „
3.	Baccarat à Badonviller (n [1])	14 „
4.*	Bondy à Aulnay-lès-Bondy (2 Q)	8 „
5.	Chalindrey à Mirecourt (y)	88 „
6.	Langres à Andilly (y [1])	17 „
7.*	Lérouville à Sedan (2 O)	149 „
8.	Lunéville à Gerbéviller (z [3])	10 „
9.	a)* Nançois-le-Petit à Gondrecourt b) Gondrecourt à Neufchâteau } (2 R)	67 „
10.	Pompey à Nominy (z [2])	22 „
11.	a)* Toul à Colombey b) Colombey à Favières } (z [1])	33 „
12.*	Sens à Troyes und Chalons (7 No. 244—278)	160 „
	in Summa	705 km.

*) Die unter 1, 2, 4, 7, 9 a und 11 a sind vom Staat zurückgekaufte Linien, die Linie 12 ist ein Theil der bereits früher vom Staat erworbenen Orléans-Troyes-Chalons-Bahn.

B. Concessionirt werden der Ostbahn nach Art. 1:

a) definitiv:

1. Armentières à Bazoches,
2. Bas-Evette à Giromagny,
3. Bétheniville à Challerange,

4. Favières à Frenelle,
5. Fère-Champenoise à Vitry,
6. Gerbéviller à Bruyères,
7. Hirson à Amagne,
8. Jussey à Darnieulles,
9. Merrey à Neufchâteau,
10. Neufchâteau à Barisey-la-Côte,
11. Provins à Esternay,
12. St. Dizier à Revigny,
13. St. Florentin à Troyes und Vitry-le-François,
14. St. Maurice à Bussang,
15. Trilport à la Ferté-Milon.

b) eventuell:

1. Brie-Comte-Robert an der Linie Paris-Belfort,
2. Brienne à Sorcy,
3. Flamboin à Mouy-sur-Seine,
4. Jussey à Gray,
5. Liart à Mézières.

C. Weiter hat sich die Ostbahn-Gesellschaft verpflichtet, noch 250 km Bahnlinien in ihrem Gebiet zu bauen, deren Auswahl sich die Staatsregierung vorbehalten. Zu diesen Linien gehören:

1. Melun à la Ferté-sous-Jouarre	19	km
2. Esbly à Coulommiers	32	„
3. Le Tremblois à Rocroy und Belgische Grenze	10	„
4. Soissons à Réthel	77	„
5. Baroncourt à Etain	11	„
6. Montmédy à Stenay	10	„
7. Nancy à Pont-St. Vincent	14	„
8. Toul à Pont-St. Vincent	23	„
	196	km.

(Schluss folgt.)

Aus Russland.

Die Haftpflicht der Eisenbahngesellschaften für den Verderb der von denselben beförderten Waaren.

Die vom Communications-Ministerium zur Prüfung dieser Frage eingesetzte Specialcommission hat ihre Arbeit beendigt. Der Hauptinhalt der von derselben ausgearbeiteten Vorschriften soll namentlich darauf beruhen, dass alle Eisenbahn-Verwaltungen in Zukunft verpflichtet sein werden, entsprechende Lager zur Aufbewahrung der Waaren zu erbauen. Da nun diese Bauten auf Kosten der Gesellschaften ausgeführt werden sollen, wodurch denselben bedeutende Ausgaben erwachsen, hat der Minister der Communicationen beim Reichsrathe beantragt, dass den Eisenbahnen gestattet werde, zur Deckung der zum Bau dieser Lager erforderlichen Ausgaben eine besondere Abgabe in der Höhe von $^{1}/_{5}$ Kop. von jedem Pud Waare zu erheben. Dies soll jedoch unter folgenden Bedingungen ausgeführt werden. 1. Von dieser Abgabe sollen alle mit Lieferfrist beförderten Waaren, sowie Oel, Holz und die in hermetisch geschlossenen Fässern und Kisten expedirten Artikel frei bleiben; 2. die Einführung, sowie Aufhebung dieser Abgabe wird vom Gutachten des Ministeriums der Communicationen im Einverständniss mit dem Finanzministerium abhängig sein; 3. über die von dieser Abgabe einfliessenden Gelder müssen die Eisenbahnen besondere Rechnungen führen; diese Gelder sollen unter specieller Controle der Regierungs-Eisenbahn-Inspectoren stehen und ausschliesslich zum Bau von Waarenspeichern, und falls die Zahl der letzteren schon hinreichend sein sollte, zur Vergrösserung und zum Bau neuer Güterstationen verwendet werden. Die Aufstellung von Specialvorschriften zur Annahme, Aufbewahrung und Absendung von Waaren hat der Communications-Minister sich vorbehalten. Dieser Antrag soll im Reichsrathe zugleich mit den vom Grafen Baranow ausgearbeiteten Eisenbahnvorschriften zur Berathung gelangen.

Fleischtransport in Special-Waggons.

Der Congress der Eisenbahnvertreter in Petersburg hat das vom Minister der Communicationen ausgearbeitete Project über die Einrichtung von speciellen Waggons zum Fleischtransport an allen Eisenbahnen, in Erwägung gezogen. Es ist festgestellt worden, dass bis jetzt nur von Kozlow nach Petersburg das Fleisch in speciell eingerichteten Waggons befördert wird. Diese Waggons gehören einer Privatgesellschaft, welche das Unternehmen bedeutend zu erweitern versprach. Für die Beförderung des Fleisches in diesen Waggons mit gewöhnlichen Zügen erhält die Eisenbahn 15 Kop. pro Wagen und Werst und mit Schnellzügen 50 Kop. Die Rückbeförderung der Waggons geschieht unentgeltlich. Für die Fahrt der Aufseher werden $^{2}/_{3}$ Kop. pro Person und Werst erhoben. Die Versammlung hat sich dahin ausgesprochen, dass alle Eisenbahnen damit einverstanden sind, beim Transport des Fleisches in speciellen von Privatpersonen dazu eingerichteten Waggons, nach Abstellung der Waare nach dem Bestimmungsorte die Waggons frachtfrei zurückzubefördern.

Neuer Gütertarif via Warschau und Waarennomenclatur.

Zufolge Conferenzbeschlüsse der Eisenbahnrepräsentanten des Warschau-Moskauer Eisenbahnverbandes soll binnen Kurzem ein neuer Gütertarif in directer Verbindung der Stationen der Moskau-Brester und Rjäsan-Wjasmaer Bahnen einerseits und den Stationen der Terespoler, Warschau-Wiener, Warschau-Bromberger und Lodzer Fabrikbahn andererseits in Kraft treten.

Neben dem Frachtsatz-Schnittpunkte und der Waarenclassification im Sinne der Entscheidung des Eisenbahndepartements ist im Tarif ein neuer Halbwaggontarif für Transporte von 305 Pud pro Waggon mit einem dem Werthe der Waare entsprechenden Frachtsatze eingeführt worden.

In einer anderen Sitzung der Eisenbahnvertreter kam das Project einer allgemeinen, für alle Bahnen gemeinschaftlichen Waarennomenclatur zur Berathung. Die Versammlung kam zum Schluss, dass die Einführung der projectirten Nomenclatur so lange unmöglich sei, bis nicht vorher eine allgemeine Maximalclassification der Waaren ausgearbeit werde. Mit Rücksicht jedoch auf die dringende Nothwendigkeit dieser Sache, beschloss die Versammlung beim Communicationsministerium die Bestätigung derjenigen Classification auszuwirken, welche einer Specialcommission zur Bearbeitung übergeben worden.

Lodzer Fabrikbahn.

In der am 30. Januar cr. in Warschau abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung der Lodzer Fabrikbahn haben die Actionäre die Vereinigung dieser Bahn mit der im Bau begriffenen Iwangorod-Dombrowa-Bahn beschlossen und zugleich dem Verwaltungsrath die Vollmacht ertheilt, die entsprechenden Schritte bei der Regierung zu thun. Die Bedingungen zu der projectirten Vereinigung sind folgende:

1. die Gesellschaft der Iwangorod-Dombrowa-Bahn emittirt im Austausch für die 11 988 Actien der Lodzer Fabrikbahn die von der Regierung garantirten 5 pCt. Metall-Obligationen für die Summe von 1 198 800 R., welche binnen 50 Jahren amortisirt werden sollen;

2. während dieser 50 Jahre wird die Gesellschaft der Iwangorod-Dombrowa-Bahn der Gesellschaft der Lodzer Fabrikbahn die Summe von 24 872 R. jährlich zahlen, welche Summe — den Statuten der letzteren Gesellschaft gemäss — unter die Actionäre derselben vertheilt wird;

3. die Schuld der Lodzer Fabrikbahn wird als Garantie, welche ca. 100 000 R. beträgt, auf die Schuld der Gesellschaft der Iwangorod-Dombrowa-Bahn übergehen und nach § 47 der Statuten dieser Bahn amortisirt werden.

Aus der Schweiz.

Arth-Rigibahn.

Dem zehnten Jahresbericht, welcher den Actionären dieser Gesellschaft soeben vorgelegt worden ist und den Zeitraum vom 31. October 1882 bis dahin 1883 umfasst, entnehmen wir die folgenden Einzelnheiten:

Das Verhältniss zu anderen Transportanstalten anlangend, wird das Bestreben betont, den Rundfahrtverkehr über den Rigi möglichst zu heben. Bezüglich der bestehenden Anlagen wird die Beschaffung einer combinirten Maschine (Locomotive für Adhäsions- und Zahnradbahn) beabsichtigt und die Wagen werden gründlicher Reparatur unterzogen, wobei die Sitze (bisher bei der Bergfahrt sämmtlich rückwärts) in der sonst üblichen Weise arrangirt werden. — Im Berichtsjahre konnte der Betrieb der Bergbahn schon am 16. April begonnen werden und wurde mit 31. October geschlossen, während die Adhäsionsbahn das ganze Jahr (zum ersten Mal) in Betrieb blieb. Hieraus ergiebt sich ein wesentlicher Unterschied gegen das Vorjahr. Es wurden gefahren: auf der Adhäsionsstrecke bis Arth-Goldau 4 106 (2 796) Züge mit 10 916 (7 731) Zugkilometern und 24 574 (18 630) Wagenachskilometern; auf der Zahnradbahn von Arth-Goldau bis Rigikulm 1 975 (1 966) Züge mit 15 123 (15 905) Zug- und 38 376 (40 112) Wagenachskilometern. Vereinnahmt wurden 266 981 Frcs. (221 244 im Vorjahr), wovon auf Arth-Rigikulm 186 392 (146 646) Francs entfallen. Das Verhältniss der Einnahme für letztere Strecke gegenüber der gesammten Länge der beiden Rigibahnen (1881 26,8 pCt., 1882 27,4 pCt. und 1883 30,6 pCt.) verschiebt sich unter dem Einfluss der Gotthardbahn stetig zu Gunsten der Arth-Rigibahn. Die Gesammteinnahme (incl. für Vitznau-Arth) betrug 609 734 Frcs. — Der Personenverkehr (ohne den Winterverkehr auf der Adhäsionsbahn) betrug 45 749 (gegen 38 435 im Vorjahre), wovon 26 002 (56,8 pCt.) zu Berg und 19 747 (43,2 pCt.) zu Thal fuhren. Der Gepäck- und Güterverkehr hat ebenfalls einen kleinen Zuwachs aufzuweisen.

Die Betriebsausgaben erreichten incl. Zinsen 125 683 (123 871) Frcs., wovon der Winterbetrieb nur 9 200 Frcs. (rund 1 100 Frcs. weniger als im Vorjahre) beanspruchte.

Das Betriebspersonal betrug während der Saison 43 Angestellte; der Winterbetrieb der eigenen Strecke Arth-Goldau erforderte nur 5 Beamte.

Das finanzielle Gesammtergebniss stellt sich: Totaleinnahme 268 259 Frcs., reine Betriebsausgabe 110 241 Frcs., Betriebsüberschuss 158 018 Frcs. Davon ab Amortisationsquote von Conversionsunkosten 8 282 Frcs., zur Verzinsung des Obligationscapitals (von 2 000 000 Frcs.) für das Berichtsjahr 106 658 Frcs.,

Zinsen für schwebende Schuld 15 443 Frcs., zum Oberbau-Erneuerungsfonds und zum Zins-Reserveconto je 10 000 Frcs., lässt noch einen Ueberschuss von 7 634,10 Frcs. Dieser Betrag wird zur Reduction des am 31. October 1882 (mit 40 691 Frcs.) verbliebenen Passivsaldos verwandt.

Der Oberbau-Erneuerungsfonds schloss zu Ende des Berichtsjahres mit 55 177 Frcs. ab.

Einnahmen der Schweizer Bahnen.

Nach der soeben erschienenen amtlichen Statistik, aus welcher wir demnächst ausführlich referiren werden, und der vom statistischen Bureau veröffentlichten Uebersicht stellt sich die Einnahme sämmtlicher Bahnen für die drei letzten Kalenderjahre durchschnittlich folgendermassen:

	Betriebslänge	Einnahme	pro Trag und Kilometer
1883	2 808 km	70 009 991 Frcs.	68 Frcs.
1882	2 723 „	63 480 470 „	64 „
1881	2 572 „	55 969 660 „	60 „

St. Gotthardbahn.

Während des Betriebsjahres 1883 betrugen die Betriebseinnahmen 10 439 071 Frcs., wovon der Personenverkehr allein 4 804 538 Frcs. einbrachte; die Gesammtsumme ergiebt gegen das Jahr 1882 eine Mehreinnahme von 4 194 996 Frcs.

Die reinen Betriebsausgaben beliefen sich auf 5 021 608 Frcs.

Aus Italien.

Aus den Zahlen des Budgets ist ersichtlich, dass pro I. Semester 1884 für neue Eisenbahnbauten ein Gesammtbetrag von 28 985 100 L. bestimmt ist; hiervon trägt der Staat 24 500 000 L. und der Rest wird von den Provinzen aufgebracht, sowohl an vertragsmässigen Zuschüssen, als an freiwilligen Beiträgen und rückzahlbaren Vorschussbeträgen.

Das rollende Material wird 1⅓ Millionen beanspruchen; was den Bau anbetrifft, sind für Linien 1. Kategorie 16½ Millionen, für 2. Kategorie 4 302 550 L., für 3. Kategorie 5 674 950 L. und für 4. Kategorie 1 007 600 L. angesetzt.

Haftung wegen körperlicher Verletzung im Dienstverhältniss.

v. O. **Ein Eisenbahnbau-Unternehmer kann für den von einem Aufseher bei Ausrichtung des ihm übertragenen erlaubten Geschäfts verursachten Schaden nur dann für haftbar erklärt werden, wenn er sich bei dessen Auswahl ein grobes oder mässiges Verschulden hat beigehen lassen.** Aus den Entscheidungsgründen: „Nach § 56, I. 6 Preuss. A.-L.-Rs. haftet der Auftraggeber nicht für den vom Beauftragten bei Ausrichtung des diesem ertheilten, in den Gesetzen nicht missbilligten Auftrags verursachten Schaden, während § 53 die besondere Bestimmung enthält, dass, wenn der Machtgeber bei der Auswahl eines untüchtigen Bevollmächtigten sich ein grobes oder mässiges Versehen hat zu Schulden kommen lassen, er für den von diesem auch bei der Ausrichtung eines erlaubten Auftrags durch seine Untüchtigkeit verursachten Schaden soweit zu haften habe, als der Beschädiger selbst zum Ersatz unvermögend sei. — Nach dieser letzteren Bestimmung könne demnach der Beklagte für eine seinem Aufseher C. zur Last gelegte Nachlässigkeit, durch welche ein Schaden hervorgerufen wurde, nur dann für haftbar erachtet werden, wenn er selbst bei Auswahl seines Aufsehers sich eines Versehens, einer culpa in eligendo, schuldig gemacht hat. — Zwar behauptet Kläger dem entgegen, dass Beklagter für jeden durch Verschulden seines Aufsehers verursachten Schaden zu haften habe und beruft sich hierbei auf § 68, I. 6 Preuss. Allg. Landrechts, wonach der Meister oder Hauswirth für den von seinem Gesinde, Handwerksgesellen oder Lehrjungen oder durch die Bewohner seines Hauses verursachten Schaden zu haften hat, wenn derselbe die Person des Beschädigers nicht nachweisen kann. — Allein die also festgesetzte Haftung beschränkt sich auf die hier bestimmt bezeichneten Personen und es ist unzulässig, die einschlägige Haftpflicht, wie Kläger will, auf Personen, die einer ganz anderen Stellung und Kategorie angehören, auszudehnen. — Beklagter war zur Zeit der Verletzung des Klägers Eisenbahn-Bauunternehmer, Letzterer selbst aber dessen beim Eisenbahnbau beschäftigter Arbeiter, beide können daher in dieser Eigenschaft nicht unter die in jenem § 68 aufgeführten Persönen gerechnet werden. — Die Unzulässigkeit der Ausdehnung dieser Bestimmung auf Eisenbahnarbeiter und gewöhnliche Tagelöhner ergiebt sich nicht allein aus ihrer Natur, als einer Ausnahmebestimmung, sondern auch aus dem Umstande, dass der Gesetzgeber die Vertretung des Verschuldens eines Dritten durch den Meister oder Hauswirth offenbar deshalb angeordnet hat, weil es diesen Personen auch möglich ist, ihre Angehörigen in einem verhältnissmässig engbegrenzten Kreis zu überwachen und zu controliren. — Revisionskläger hat aber auch geltend gemacht, dass der Berufungsrichter trotz der Feststellung, nach welcher der Erdbrocken, durch dessen Herabstürzen die Körperverletzung des Klägers verursacht wurde, schon während des ganzen Tages in gefährlicher Weise übergehangen und dennoch dessen Wegputzen vom Aufseher nicht angeordnet worden sei, sich dahin ausgesprochen habe, diese eine Thatsache könne nicht ausreichen, die Aufstellung des L. durch den Beklagten als eine schuldhafte erscheinen zu lassen und dass diese Annahme auf rechtsirrthümlicher Auffassung der Verschuldung in der Auswahl beruhe, da der Begriff derselben dahin zu fassen sei, dass solche als eine ipso facto und ex post erwiesene zu gelten habe, sobald ein Verschulden des Gehülfen erwiesen sei. — Diese Rechtsanschauung ist jedoch irrig — danach hätte, wie Revisionskläger weiter ausführt, die Verschuldung der Gehilfen und Stellvertreter principiell als eigenes Verschulden des Vertretenen zu gelten. Allein eine derartige unbedingte Haftung ist keineswegs im § 53 ausgesprochen, vielmehr ist nach der daselbst niedergelegten Bestimmung eine Haftung des Machtgebers nur dann gegeben, wenn sich derselbe bei der Auswahl eines untüchtigen Bevollmächtigten ein grobes oder mässiges Versehen hat zu Schulden kommen lassen. Ob ein solches Versehen vorhanden, ist in jedem einzelnen Falle zu prüfen und festzustellen. — Dass aber von vorn herein bei einem Verschulden des Dritten ein Verschulden in der Auswahl auf Seiten des Machtgebers angenommen werden müsse, lässt sich aus dem Sinn und der Fassung der mehrerwähnten Bestimmung keineswegs folgern.“ (Erk. d obersten Landesgerichts zu München vom 7. Juni 1882; Samml. d. Entscheid. Bd. X S. 124 ff.)

Literatur.

Von der im Reichs-Eisenbahnamt nach den Angaben der Eisenbahnverwaltungen bearbeiteten, in grossem Massstabe angelegten **Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands,** deren ersten Band, das Betriebsjahr 1880/81 umfassend, wir seiner Zeit besprochen haben, ist jetzt der zweite Band, welcher das Betriebsjahr 1881/82 behandelt, im Commissionsverlage von E. S. Mittler u. Sohn in Berlin (I. Band zu 24 ℳ, 2. Band zu 16 ℳ) ausgegeben worden. Der reiche Stoff, welcher in dieser Publication niedergelegt ist, berührt aber so vielseitige Interessen, dass es erwünscht erschien, denselben durch übersichtliche Auszüge aus dem umfassenden, ausserhalb des Kreises der Fachmänner wohl schwerer benutzbaren Werke dem grossen Publikum leichter zugänglich zu machen. Diesem Wunsche, welcher auch in den bezüglichen Verhandlungen des Reichstages Ausdruck gefunden hat, ist das Reichs-Eisenbahnamt dadurch nachgekommen, dass dasselbe, gleichzeitig mit dem 2. Bande des grossen Werkes, eine „übersichtliche Zusammenstellung der wichtigsten Angaben der Deutschen Eisenbahnstatistik nebst erläuternden Bemerkungen und einer Uebersichtskarte“ veröffentlicht hat, welche, unter Hinweglassung aller weniger erheblichen oder die Schlussresultate nur vorbereitenden Daten, die Hauptergebnisse der Statistik für die einzelnen Verwaltungen, wie für die Hauptgruppen derselben und für die Gesammtheit der Deutschen Bahnen zur Darstellung bringt. Die darin mitgetheilten Angaben sind fast sämmtlich der erwähnten grossen Statistik entnommen; sie gewinnen indess durch die vorliegende Bearbeitung, welche einerseits zwei Jahrgänge neben einander stellt, andererseits die wichtigsten Ergebnisse in neuer Gruppirung zusammenfasst, insofern auch noch eine selbstständige Bedeutung, als dadurch neue, aus dem grösseren Werke nicht ohne Weiteres zu gewinnende Gesichtspunkte hervortreten. Dies gilt namentlich für die summarische Uebersicht über die Gesammtergebnisse der Deutschen Eisenbahnstatistik pro 1880/81 und 1881/82, indem diese Darstellung einen gedrängten Ueberblick über die wichtigsten Daten für die Gesammtheit der normalspurigen Bahnen ermöglicht, während in der darauf folgenden Uebersicht in abgekürzter Form die wesentlichsten Verhältnisse der Schmalspurbahnen dargelegt sind. Den Uebersichten sind sowohl allgemeine Bemerkungen über die dargestellten Verhältnisse, als specielle Notizen zu den einzelnen Eisenbahnen, sowie ein Abdruck der im zweiten Bande der grossen Statistik mitgetheilten Uebersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands beigefügt worden, in welcher die Bahngebiete nach den Betriebsgebieten colorirt sind. (Die grosse Statistik enthält ausserdem noch eine nach den Eigenthumsverhältnissen colorirte Karte sowie eine sehr anschauliche graphische Darstellung der Betriebsergebnisse des Jahres 1881/82.) Es war gewiss nicht überall leicht, die Auswahl des Stoffes so zu treffen, dass einerseits alle Daten von grösserer Wichtigkeit Aufnahme fanden, andererseits die durch den Zweck des Werkes vorgezeichnete Beschränkung des Inhalts und Knappheit der Darstellung gewahrt blieb. Das Vorwort des vortrefflichen und mit peinlichster Sorgfalt bearbeiteten Auszuges der grossen Statistik spricht mit vollem Recht die Hoffnung aus, dass die gegenwärtige Publication nach manchen Richtungen hin Willkommenes bietet und den vorstehend angedeuteten Zweck erfüllt. Wir behalten uns vor, auf den reichen Inhalt des trefflichen Werks zurückzukommen.

Miscellen.

Mittel gegen Tornados.

Um die Gewalt der Tornados temporär zu brechen und ihre zerstörenden Wirkungen von Städten und Gehöften abzuhalten, empfiehlt John F. Schultz aus Newyork im „Scientific American" vom 8. December 1883 einen Barrel gewöhnliches oder Kanonenpulver mit einer 100 Yards langen Zündschnur in dem Moment zu entzünden, wo der Tornado über die zu schützende Fläche herstreicht. Durch den hierdurch erzeugten enormen Luftdruck wird der Zusammenhang im Tornado momentan aufgehoben, er fällt in sich zusammen oder kommt erst wieder zur Wirksamkeit, wenn er das Gebiet der geschützten Fläche passirt hat. (Die Wirkung einer derartigen Pulverexplosion ist weniger schwer zu denken, wie die zeitentsprechende Ausführung der ganzen Procedur. Bemerkung des Referenten.)

Eine „Metropolitanbahn" für Paris.

In Folge des unaufhörlich wachsenden Verkehrs auf den Pariser Boulevards und der durch denselben veranlassten Unfälle schwebte bereits längst die Frage, ob für den internen Stadtverkehr (um die Massen zu theilen) eine Hochbahn (wie zu Newyork) oder eine unterirdische Verkehrslinie (wie zu London) zu schaffen sei.

Der Civilingenieur Francq in Paris hat neuerdings diese Frage gründlich studirt und über dieselbe im Civilingenieurverein einen Vortrag gehalten, welchem wir (nach dem „Monit. d. i. mat." No. 52 1883) folgende Daten entnehmen:

Der Gedanke an eine Hochbahn, wie sie für Handelsstädte praktisch anwendbar ist, erschien für die Luxusstadt Paris völlig ausgeschlossen; nur die unterirdische Eisenbahn war als geeignete Lösung der Frage anzusehen. Als Motoren kamen in Betracht: die gewöhnliche Locomotive (wie in London), die Locomotive mittelst comprimirter Luft, das Drahtseil, die Elektricität und endlich die von H. Francq den übrigen vorgezogene Locomotive ohne Feuerung.

Wesentliche Curven und bedeutende Steigungen für die Bahn werden nicht in Aussicht genommen; während in London Curven bis zu 121 m Radius und Steigungen bis zu 0,26 m vorkommen, wurde hier für Züge von mehr als 60 m Länge bei einer Schnelligkeit bis zu 40 km pro Stunde keine Schwierigkeit entstehen.

Die gewöhnliche Locomotive musste wegen der Luftverschlechterung ausgeschlossen werden, da bei langen Tunnels das Maschinenpersonal unter Umständen in Erstickungsgefahr schwebt und da die Anlage von Luftschächten (wie zu London) wegen ihrer Inconvenienzen unthunlich und in ihren guten Einwirkungen mindestens zweifelhaft erscheint; der Personenverkehr würde in Folge dessen sich ungenügend entwickeln. Auch ist das System selbst nur relativ billig, da in den Heizungsmaterialkosten ein Unterschied zwischen Locomotiven auf freier Bahn und in Tunnelanlagen gemacht werden muss.

Die Anwendung eines Kabels war a priori unthunlich wegen der Krümmungen und des Gefällwechsels, da ein Kabel mit Vortheil nur bei geraden Linien selbst bei steilen aber gleichmässigen Steigungen anzuwenden ist (wie z. B. in San Francisco); hat man sogar in Lüttich, wo diese Vorbedingung zutraf, das Drahtseil durch Locomotiven ersetzt. Auch ist das System kein öconomisches; in San Francisco erfordert es pro Kilometer und Tag 1,90 Frcs. Ausgabe, d. i. zwei Mal mehr als in Frankreich der Betrieb von Tramways mit mechanischer Zugkraft kosten darf.

Die Elektricität ist vielleicht eine der Zukunft überlassene Lösung; für jetzt, wo die nutzbare Triebkraft 24 pCt. der ursprünglich erzeugten Kraftmenge nicht übersteigt, könnte man sie nur dort anwenden, wo Wasserfälle oder ähnliche Naturkräfte die Ursprungskraft umsonst oder mit geringen Kosten erzeugen.

Es blieben somit nur zwei Fälle übrig: die comprimirte Luft und die feuerlose Dampflocomotive; die Bedingungen, welche ihre Anwendung erfordert, sind folgende:

1. die Luft in den unterirdischen Galerien nicht zu verunreinigen;
2. die Wirkung der natürlichen Ventilation nicht zu verhindern;
3. die Betriebsausgaben bei gewöhnlichen Maschinen nicht zu überschreiten;
4. möglichste Oeconomie in den Kosten der ersten Anlage anzustreben.

Die beiden ersten Bedingungen erfüllt die Maschine mit comprimirter Luft zweifellos, die feuerlose Dampfmaschine aber gleichfalls; denn bei Anwendung des Compound-Systems würde man nicht mehr als 60 kg Dampf pro Kilometer nöthig haben und für die grössten Tunnels der Pariser „Metropolitanbahn" (welche 6 km nicht übersteigen würden) genügte zur Verdichtung der erforderlichen 360 kg Dampf eine Wasserreserve von 3 289 kg. Dies Gewicht an kaltem Wasser verbietet jedoch nicht so viel heisses Wasser einzunehmen, um eine Strecke zurückzulegen, welche die Luftmaschine nur bei Ueberschreitung der zulässigen Luftspannung in der Batterie erreichen könnte. Da die frei werdende Hitze eine Calorie pro Stunde und Kubikmeter Luft nicht überschreiten würde, giebt dies keinen Grund zu Vorurtheilen.

Was die Ventilation anlangt, so kann die feuerlose Maschine erforderlichen Falles mittels Ablasshahnes etc. etwas Dampf ausströmen lassen, welcher die Kohlensäure bindet und zerstreut; die atmosphärische Maschine dagegen, welcher nur kalte und verdichtete Luft zu Gebote steht (welche letztere sich mit der Kohlensäure verbinden würde), erfordert eine bestehende energischere Ventilation als die feuerlose Locomotive. — Bezüglich der Kosten rechnet Herr Francq, dass eine feuerlose Maschine von 7 m Länge 4 000 kg kaltes Condensationswasser und 11 000 kg heisses Wasser im Reservoir aufnehmen, leer 27⅓ t und in Dienst gestellt etwa 42⅓ t wiegen würde. Eine angehängte Belastung von 30 t würde 15 t pro Achse (d. i. 2 t weniger als in London) ergeben. Die Luftmaschine müsste mindestens 45 t wiegen und müsste der Luftdruck auf 50 kg pro Quadratcentimeter normirt werden, während als normales Mass erfahrungsgemäss 30 kg Druck angesehen werden.

Was die Betriebskosten betrifft, rechnet man dieselben für eine Dampfmaschine mit Feuerung und eine Maschine für comprimirte Luft gleich hoch; die feuerlose Dampfmaschine dagegen erfordert nur die Hälfte an Heizmaterial.

Die ersten Anlagekosten würden betragen: 100 feuerlose Maschinen à 27 t Gewicht in leerem Zustande, zu 1½ Frcs. pro Kilogramm = 4 050 000 Frcs., dazu rund 500 000 Frcs. für Heizanlagen und Zubehör = 4 550 000 Frcs.

100 Luftmaschinen à 42 t Gewicht = 6 300 000 Frcs. und 2 400 000 Frcs. für die feststehenden Apparate etc, zusammen 8 700 000 Frcs., also um 4 175 000 Frcs. mehr als die feuerlosen Dampfmaschinen.

Die Betriebskosten pro Kilometer werden veranschlagt:

a) bei der feuerlosen Dampflocomotive auf: Heizmaterial 0,25 Francs, verschiedene Materialien 0,10 Frcs., Personal 0,20 Frcs.; Unterhaltung und Erneuerung 0,20 Frcs., zusammen 0,75 Frcs.,

b) bei der Locomotive mit comprimirter Luft auf: Heizmaterial 0,40 Frcs., diverses Material 0,15, Frcs., Personal 0,25 Frcs., Unterhaltung und Erneuerung 0,25 Frcs., Amortisirung für die überschiessenden Ausgaben bei der ersten Anlage 0,25 Frcs., zusammen 1,30 Frcs., also etwa die Kosten der Londoner Dampflocomotiven mit Feuerung.

Der „Moniteur etc." bemerkt hierzu noch, dass bei der Bohrung des Arlbergtunnels für den Verkehr im Tunnel feuerlose Maschinen angewandt wurden, obwohl (wenigstens auf der einen Seite) comprimirte Luft zur Verfügung stand. St.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Güterverkehr.

Zu dem Tarife für die **Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Westdeutschen Verbande** ist der sofort gültige Nachtrag 10 herausgegeben, enthaltend Ergänzungen der tarifarischen Bestimmungen und Aufnahme neuer Expeditionsstrecken in den Verband.

Der Nachtrag ist in den Expeditionen einzusehen, daselbst auch käuflich zu haben.

Hannover, den 2. Februar 1884. (352)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Vom 15. Februar 1884 ab kommt für den **Transport von Glassand** bei Bezahlung von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Hohenbocka O. L. nach Trencsén Oe. U. St. E. ein ermässigter Satz von 1,89 ℳ pro 100 kg und nach Vág-Ujhely Oe. U. St. E. ein neuer Satz von 1,99 ℳ pro 100 kg zur Einführung.

Erfurt, den 4. Februar 1884. (353)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar cr. kommt im **Frankfurt a/M.-Oldenburgischen Verkehre** Nachtrag IV zur Einführung, welcher Tarifsätze für die neu aufgenommene Station Herchtingen der Oldenburgischen Staatsbahn und anderweite Controlvorschriften für Sprit und Spiritus zum See-Export enthält. Näheres ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren, woselbst der Nachtrag auch käuflich zu haben ist.

Frankfurt a/M., den 26. Januar 1884. (354)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Vom 1/13. April alten Styls/neuen Styls 1884 ab werden die in den Ausnahme-Tarifen I A und I B der 2. Ausgabe des **Deutsch-Russischen Verband-Güter-Tarifs,** giltig vom 1. Januar 1883 neuen Styls, für Flachs, Flachsheede und Werg resp. Hanf, Hanfgarn (sogenanntes Seilergarn) und Hanfheede enthaltenen Tarif-Tabellen II à 20 000 kg, IV à 425 Pud, V à 500 Pud und VI à 600 Pud aufgehoben. Die bisherige Tarif-Tabelle III à 10 000 kg erhält die Bezeichnung „Tarif-Tabelle II." Die Frachtsätze der letzteren Tarif-Tabelle finden vom obigen Tage ab unter den bisherigen Transportbedingungen mit den nachstehend hierzu erlassenen Modificationen Anwendung: Für die Strecken ab Schnittpunkt östlich wird die Fracht nach dem wirklichen Gewicht der Sendung mit der Massgabe berechnet, dass mindestens 10 000 kg in je 2 Russische Wagen verladen werden, bezw. die Fracht für dieses Quantum bezahlt wird, insoweit sich nicht die Frachtberechnung nach Tabelle I (à 5 000 kg) billiger stellt.

Auf Seite 149 resp. 174 des Güter-Tarifs sind in dem 1. Alinea die Worte „ohne Rücksicht auf die Tragfähigkeit und Anzahl der verwendeten Wagen der Aufgabestation" und ebendaselbst in den Transportbedingungen sub II in der letzten

Zeile die Worte „resp. 20 000“ und „resp. II“ zu streichen.

Ferner werden die auf den vorgenannten Seiten des Güter-Tarifs sub II für die Zeit vom 13. April n. St. bis incl. 12. November n. St. jedes Jahres enthaltenen Frachterleichterungen für den gedachten Zeitraum auch auf die Stationen Dünaburg (D.W.E.), Polotzk und Witebsk der Dünaburg-Witebsker Eisenbahn ausgedehnt.

Bromberg, den 3. Februar 1884. (355 J)
Königliche Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung.

Zum **Preussisch-Russischen Verband-Güter-Tarif** vom 1./13. Mai 1880 ist der Nachtrag 3, enthaltend Abänderung der auf Seite 6 des Tarifs ad 5 angegebenen Zusatzbestimmung über die Auslieferung von Sendungen auf einer vor der Bestimmungsstation gelegenen Station, mit Giltigkeit vom 1. Januar 1884 n. St. erschienen. Derselbe ist zum Stückpreise von 10 ₰ auf den Stationen Korschen, Königsberg, Pillau und Memel käuflich zu haben.

Bromberg, den 4. Februar 1884. (355a J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Vom 15. März 1884 ab werden die im Tarifheft No. 2 des **Deutsch-Polnischen Eisenbahnverbandes** vom 1. Januar 1884 auf Seite 12 enthaltenen Deutschen Schnittsätze vom Schnittpunkte II in der Eilgutclasse bei Stettin auf 10,62 ℳ erhöht und bei Hamburg auf 18,32 ℳ pro 100 kg festgesetzt.

Bromberg, den 29. Januar 1884. (356 J)
Königliche Eisenbahn-Direction, Namens der Verband-Verwaltungen.

Staatsbahn-Güterverkehr zwischen Stationen der Directionsbezirke Berlin und Magdeburg. Am 10. d. M. treten in dem oben bezeichneten Verkehre für den Transport roher Bergproducte und Kieserit zum Export bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 50 000 kg an einen Empfänger von den Stationen Aschersleben, Schönebeck und Stassfurt des Directionsbezirks Magdeburg nach Station Swinemünde des Directionsbezirks Berlin ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Ueber die Höhe dieser Frachtsätze geben die betheiligten Expeditionen und das hiesige Verkehrsbureau auf Verlangen Auskunft.

Magdeburg, den 6. Februar 1884. (356a)
Königliche Eisenbahn-Direction, zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Am 1. März cr. tritt zum Tarif vom 1. April 1883 für den Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Köln (rechtsrheinisch)** und Stationen der Grossherzoglich **Oberhessischen Eisenbahnen** der Nachtrag I in Kraft. (Preis 10 ₰.)

Derselbe enthält ausser verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen die Tarifkilometer und Frachtsätze für die in den directen Verkehr aufgenommenen Stationen Aurich, Burhafe, Dahlbusch, Dornum, Esens, Georgsheil, Hage, Loppersum, Marienhafe, Norden, Präsident, Prinz von Preussen, Wiemelhausen und Wittmund.

Köln, den 4. Februar 1884. (357)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische).

Berlin-Thüringisch-Bayerischer Verband. Am 10. k. M. treten für die Beförderung von Fluss- und Schwerspath in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg von Arnstadt, Gera (Th. und W. G.), Gotha, Pössneck und Schwurz nach Kufstein trans. ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Gleichzeitig werden im Verkehre zwischen Apolda einerseits und verschiedenen Stationen der Bayerischen Staatsbahnen andererseits die gegenwärtigen Frachtsätze ermässigt.

Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Expeditionen der betheiligten Verwaltungen.

Erfurt, den 31. Januar 1884.
Königl. Eisenbahn-Direction (358)
als geschäftsführende Verwaltung.

Zu unserm **Local-Gütertarif** vom 1. August 1883 ist der vom 15. Februar d. J. ab gültige Nachtrag III erschienen, enthaltend ausser einer Berichtigung Ausnahmesätze für Roheisen etc. von Burgsolms, Hohenrhein, Lollar, Nievern und Wetzlar nach den Berliner Staatsbahnhöfen.

Das Nähere ist auf den Expeditionen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 30. Januar 1884.
Königl. Eisenbahndirection. (359)

Vom 25. Januar d. J. ab ist im Verkehr zwischen Mies-Kladrau, Station der K. K. priv. Kaiser Franz-Joseph-Bahn, einerseits und unserer Station Braubach andererseits für die **Beförderung von Eisenerzen** in Wagenladungen von mindestens 10000 kg der Frachtsatz von 1,66 ℳ pro 100 kg in Kraft getreten.

Frankfurt a/M., den 31. Januar 1884.
Königl. Eisenbahn-Direction. (360)

Im **Bayerisch-Sächsischen** Güterverkehr gelangen von jetzt ab folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifs 11 für Fluss- und Schwerspath bei Auflieferung von 10 000 kg pro Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen zur Einführung:

zwischen Nabburg und Warnsdorf . . . . . 1,11 ℳ pro 100 kg
zwischen Schwarzenfeld und Warnsdorf . . . 1,13 „ „ 100 „

Dresden, am 5. Februar 1884. (361)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Am 15. d. M. treten ermässigte Ausnahmefrachtsätze für die **Beförderung von Roheisen** in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg zwischen Station Urbach des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) einerseits und verschiedenen Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits in Kraft. Das Nähere ist bei den betreffenden Güter-Expeditionen zu erfahren.

Köln, den 2. Februar 1884. (362)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrhein.).

Der in den Staatsbahnverkehren Bromberg-Hannover, Breslau-Hannover und Hannover-Berlin bestehende Ausnahmetarif für Sprit und Spiritus zum See-Export in Ladungen von mindestens 10000 kg pro Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Quantum pro Wagen (gültig bis 31. August 1884) gelangt auch im **Hanseatisch-Ostdeutschen** Verbande für die vom 8. Februar ab aufgegebenen Transporte von den bezüglichen Stationen der Directionsbezirke Bromberg, Berlin und der Oberschlesischen Eisenbahn nach Hamburg B. H. und Hamburg L. B. in gleicher Höhe und unter denselben Controlvorschriften wie für Hamburg H. St. zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Stationen, sowie das Auskunftsbüreau der Preuss. Staatsbahnverwaltung hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 4. Februar 1884.
Königl. Eisenbahn-Direction, zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen. (363)

Chemin de fer Grand Central Belge. Avis. — Un tarif spécial portant le No. 47k vient d'être publié pour le transport, à petite vitesse, entre Anvers, Lierre, Hérenthals, Diest et Louvain, d'une part, et Walcourt (transit) et Pavillons-Stave (transit), d'autre part, des marchandises de provenance ou en destination des Stations du Chemin de fer de Chimay.

Bruxelles, le 5. Février 1884. (364)

II. Eisenbahn-Effectenverkehr.

Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft. Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 4. August 1882, betreffend den Umtausch der Stammactien Lit. B Serie A der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft (Gotha-Leinefelde) wird die Frist, innerhalb welcher diese Actien nach Massgabe des Vertrages vom 29. October 1881, betreffend den Uebergang des Thüringischen Eisenbahn-Unternehmens auf den Preussischen Staat — Ges.-S. pro 1882 S. 36 — zum Umtausch gegen Staatsschuldverschreibungen der vierprocentigen consolidirten Anleihe einzureichen sind, bis ult. März 1884 (incl.) mit der Massgabe verlängert, dass eine weitere Fristverlängerung nicht erfolgen wird, und die Inhaber der bis zu diesem Zeitpunkte nicht präsentirten Actien den Anspruch auf den Umtausch derselben gegen Staatsschuldverschreibungen verlieren, die feste Rente nur bis zum Eintritt des Liquidations-Verfahrens beziehen und in diesem nur den auf ihre Actien entfallenden Antheil am Liquidationserlöse zu gewärtigen haben werden.

Erfurt, den 1. September 1883.
Königl. Eisenbahn-Direction. (365)

III. Submissionen.

Submission auf Lieferung von

a) 100 bedeckten Normal-Güterwagen,
b) 89 offenen desgleichen,
c) 50 Hochbordwagen,
d) 50 Plateauwagen,
e) 650 Normal-Wagenachsen,
f) 290 Zugvorrichtungen,
g) 1 156 Güterwagenfedern,
h) 1 445 Spiralfedern für Buffer und Zugapparate

Mittwoch, den 20. Februar 1884:
für die Wagen Vormittags 11½ Uhr,
„ „ Achsen Vormittags 10 Uhr,
„ „ übrigen Theile Vormittags 10½ Uhr,

in unserem maschinentechnischen Bureau hierselbst, Köthenerstrasse 24.

Offerten sind frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Wagen“ resp. „Achsen“ oder „Federn“ oder „Zugvorrichtungen“ an unser maschinentechnisches Bureau einzureichen.

Bedingungen und Zeichnungen können in dem genannten Bureau während der Geschäftsstunden eingesehen oder gegen Franco-Einsendung des Betrages zu folgenden Preisen bezogen werden: 6,50 ℳ ad a bis d, 1,50 ℳ ad e, 2 ℳ ad f, 2 ℳ ad g und h.

Berlin, den 31. Januar 1884. (366 J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Oberschlesische Eisenbahn. Die Lieferung von:

1. 200 Stück Flussstahlachsen mit Speichenrädern,
2. 756 Stück Flussstahlachsen mit Flussstahlscheibenrädern,
3. 1 832 Stück Tragfedern zu Güterwagen,
4. 2 405 Stück Evolutenfedern zu Zug- und Stossapparaten,

5. 20 Stück Personenwagen III. Classe,
6. 229 Stück bedeckten Normal-Güterwagen,
7. 229 Stück offenen Normal-Güterwagen

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden. Die Offerten sind mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von Wagendetails bez. Wagen" bis zum Submissionstermine am Sonnabend, den 23. Februar d. J., versiegelt und portofrei an das diesseitige maschinentechnische Büreau einzureichen. Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in dem vorbezeichneten Büreau zur Einsicht aus, auch werden Copien derselben gegen Einsendung der Copialien, welche für die Achsen zu 1 und 2, für die Federn zu 3 und 4 je zusammen 1 ℳ 50 ₰ und für die Wagen zu 5—7 zusammen 3 ℳ betragen, unfrankirt abgegeben.

Breslau, den 1. Februar 1884. (367)
Königliche Direction.

Der Abbruch und die Versetzung des alten Stationsgebäudes nebst Wartesaal auf Bahnhof Westend sollen in öffentlicher Submission verdungen werden.

Termin Sonnabend, den 15. März 1884, Vormittags 10 Uhr, im technischen Büreau des unterzeichneten Betriebsamtes, Neustädtische Kirchstrasse 15, woselbst Offertenformulare entnommen und die Bedingungen eingesehen werden können.

Berlin, den 2. Februar 1884. (368 J)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt (Stadt- und Ringbahn).

Oberhessische Eisenbahnen. Die Herstellung einer Schlagbaum-Barrierenanlage an dem Ortsübergang zu Hungen soll vergeben werden. Bedingungen und Dispositionszeichnungen sind bei unserem technischen Büreau einzusehen, Offerten bis zum 20. ds. Mts. dahier einzureichen.

Giessen, den 4. Februar 1884. (369)
Grossherzogliche Direction.

Die Anlieferung der für das Jahr April 1884/85 für die Bahnhofs-Gasanstalten Hainholz bei Hannover und Lehrte erforderlichen Gaskohlen — etwa 4 200 000 kg — soll in öffentlicher Submission am

Montag, den 18. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr

im Büreau der unterzeichneten Behörde verdungen werden.

Offerten sind versiegelt und als solche gekennzeichnet portofrei bis zum Termine einzureichen. Die Bedingungen können in unserer Kanzlei eingesehen, oder auch von derselben gegen 50 ₰ Copialien bezogen werden. (370 J)

Königliches Eisenbahn-Betriebs-Amt (Hannover-Rheine) zu Hannover.

IV. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Werkstätten zu Halle, Fulda, Limburg, Eschwege, Castel und Ober-Lahnstein lagernden abgängigen Materialien beabsichtigen wir zu verkaufen.

Die für diesen Verkauf massgebenden Bedingungen können von unserem maschinentechnischen Büreau hier gegen portofreie Einsendung von 55 ₰ in Baar oder Reichspostmarken bezogen werden und sind bezügliche Angebote mit der Aufschrift: „Offerte auf Ankauf von abgängigen Werkstattsmaterialien" an das genannte Büreau bis spätestens zum

20. Februar d. Js., Vormittags 10 Uhr,

einzusenden.

Frankfurt a/M., den 31. Januar 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction. (371)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. iur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 13 1884.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel [illegible] Exemplaren für 12 Mark [illegible]

Für Beifügung weiterer 600 [illegible] Post (nicht auch durch [illegible] Exemplaren sind ausser [illegible]

Commissionär für den Buchhandel
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 13. Februar 1884.

Dieser Nummer liegt No. 3 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Verkehr und Gesellschaft.

Von Paul Dehn.

(Schluss.)

Für das Kleingewerbe der Frachtwägen und Ruderschiffe genügte zur Noth der alte Rechtsstaat mit seiner Rechtssicherheit im Innern und seinem Schutze nach aussen. Gegenüber der Grossindustrie der modernen Verkehrstechnik, gegenüber der überlegenen elementaren Kraft des modernen Verkehrs musste der Staat eine besondere Verkehrsverwaltung einrichten. Um seiner Aufgabe, alle jene Bedingungen auch des wirthschaftlichen Lebens zu schaffen, welche der Einzelne herzustellen ausser Stande ist, vollkommen gerecht zu werden, konnte er sich nicht damit begnügen, wie ehedem, Strassen zu bauen und die freie Benutzung derselben zu reglementiren; er sah sich genöthigt, tiefer einzugreifen und sich auch um die Zugkraft und Beförderungsmittel, d. i. um den ganzen Betrieb zu kümmern, welcher sich bei der Eisenbahn von dem eigentlichen Wege nicht trennen lässt. Anfangs hat der Staat sich damit begnügt, grosse Verkehrsunternehmungen zu subventioniren und zu reglementiren, später ist er — namentlich den Eisenbahnen gegenüber — selbst zum Unternehmer geworden und hat neben Posten und Telegraphen auch die Eisenbahnen an sich gebracht, so dass er in vielen Staaten bereits als Inhaber und Director des Verkehrswesens und in dieser Eigenschaft als grösster und einflussreichster Industrieller dasteht. Unter allen Umständen wird die blosse Verstaatlichung der Eisenbahnen im Sinne von Büreaukratisirung zu vermeiden, vielmehr als Schutz gegen allzu starke Centralisation die Einführung constitutioneller Zustände auch auf diesem Gebiete anzustreben sein und zwar durch Heranziehung der betheiligten Interessenten des gesammten wie der einzeln abzugrenzenden Verkehrsnetze.

Um die modernen Verkehrsmittel musste sich der Staat übrigens auch wegen ihrer militärischen Bedeutung kümmern und sich dieselben für seine kriegerische Kraft zu Nutze machen. Das geschieht allerwärts und, weit tiefgreifender als gemeinhin angenommen wird, üben die Verkehrsmittel ihre Wirkungen auch auf Krieg und Sieg. Hübsch ist ein kleiner Beleg hierfür, welchen der Deutsche Generalpostmeister Stephan beigebracht hat. Im Deutsch-Französischen Kriege erkundigte er sich einmal bei gefangenen Franzosen nach ihrer Feldpost, und erhielt zur Antwort, sie hätten seit ihrem Abrücken aus der Heimath keinen Brief erhalten, und dieser Mangel an Nachrichten von den Ihrigen habe zu der Niedergeschlagenheit und Apathie nicht wenig beigetragen. „Wie klang dagegen der Freudenruf unserer Bataillone,“ ruft er aus, „wenn die Feldpostwagen angerückt kamen. Pulver, Brot und Briefe waren die drei Hauptbedürfnisse.“

Welchen günstigen Einfluss der moderne Verkehr auf die politische Consolidirung und Einigung Deutschlands ausüben sollte, das hat kein Geringerer als Göthe ahnend vorausgesehen. „Mir ist nicht bange“, so sagte er einmal in den letzten Jahren seines Lebens zu Eckermann, „dass Deutschland nicht eins werde, unsere guten Chausseen und künftigen Eisenbahnen werden schon das ihrige thun!“ Göthe wollte für sein Vaterland die Einheit des Verkehrs, dass der Deutsche Thaler und Groschen im ganzen Reiche gleichen Werth habe, dass sein Reisekoffer durch alle 36 Staaten ungehindert passiren könne, dass von Inland und Ausland überall unter den Deutschen Staaten keine Rede mehr sei, dass Deutschland Eines sei in Mass und Gewicht, in Handel und Wandel. Und in der That ist durch den modernen Verkehr und seine Gewalt die politische Einigung Deutschlands vorbereitet und gefördert worden, wirthschaftlich durch den Zollverein und dessen Gesetzgebung und Verwaltung zu Gunsten des freien Verkehrs und später gesellschaftlich durch grosse Sänger-, Schützen- und Turnerfeste seit der hundertjährigen Geburtstagsfeier Schiller's, welche ohne die Eisenbahnen unter so massenhafter Betheiligung Deutscher Männer aller Gauen nicht möglich gewesen wären.

Gegen diese centralisirenden Tendenzen des modernen Staats und Verkehrs haben sich nun in neuester Zeit aus der Mitte der Gesellschaft bemerkenswerthe Gegenströmungen erhoben. Man sträubt sich dagegen, das örtliche oder provinzielle Leben mit seiner Eigenart in Sitte, Brauch, Tracht etc. überlegenen, centralisirenden und nivellirenden Einflüssen preiszugeben und schliesst sich in Abwehr zusammen. Man erforscht und pflegt die Stammesart. Und wie sich inmitten des internationalen just im Gegenstreben dazu ein nationales Leben entfaltet hat, so beginnt den Verkehrsmittelpunkten gegenüber ein denselben bewusst widerstrebende Strömung hervorzutreten, welche zwar von Seite der Schwächeren ausgeht, eine nicht zu unterschätzende Stütze aber in ihrem berechtigten Kerne findet.

In Gemässheit der centralisirenden Kraft des modernen Verkehrs schwellen die grossen Städte an, bleibt das platte Land

mit den kleineren Orten zurück. Es sind demnach die Vortheile des modernen Verkehrswesens nicht der ganzen Bevölkerung gleichmässig zu Gute gekommen. Ja schon bei ganz oberflächlicher Prüfung ergiebt sich, dass die Vortheile des modernen Verkehrswesens in erster Reihe jenen Berufen zuzugesellen sind, welche sich mit dem blossen Vertriebe der Waaren, nicht eigentlich mit der Production derselben, beschäftigen, also dem Handelsstand. Unter Benutzung des verbesserten Nachrichten- und Güterverkehrs konnte der Handel alsbald alle Chancen des Angebots und der Nachfrage auf dem Weltmarkt wahrnehmen und dadurch zunächst die Bedingungen der Consumtion verbessern, auf welche er sich gründet, wie denn der Handel zuerst immer an das Verkaufen denkt. Im Interesse des Handels und der an ihn sich hängenden Speculation liegt nun die Schaffung grösstmöglicher Verkehrsfreiheit, damit er im Stande ist so unbehindert als möglich alle Chancen des Angebots und der Nachfrage auf dem Weltmarkt auszunutzen. Das kann er auf Grund der modernen Verkehrsfortschritte, welche für den Handel an Stelle des Masses der Entfernungen die Höhe der Transportkosten gesetzt haben. Darnach wird der Mannheimer Getreidehändler, welcher vielleicht gar missgünstig auf die gute Ernte seiner Heimath blickt, weil sein Einfuhrhandel in fremdem Getreide darunter leidet, lieber seinen Bedarf an Korn aus Amerika beziehen, als aus seiner nächsten Nähe, wenn, was leicht der Fall sein kann, die Fracht von Amerika wohlfeiler ist, als die Beförderung einheimischen Getreides auf der Landstrasse.

An den neuen Verkehrsfortschritten hat vor Allem auch das blosse Speculationsgeschäft theilgenommen. Es ist zu allen Zeiten speculirt und gespielt worden und wenn es an geeigneten Objecten fehlte, so schuf man sich solche einbildungsweise und verschmähte selbst Tulpenzwiebeln nicht. Allein ehedem, als für die Correspondenz mit Amerika Monate und für diejenige mit Indien Jahre erforderlich waren, blieb der blossen Speculation im Wesentlichen derjenige Markt verschlossen, welcher ihr die mannigfaltigsten Conjuncturen bot: der Weltmarkt. Nun sind zwar in Folge der Erweiterung der Speculation mit Hilfe der modernen Verkehrsfortschritte auf dem Weltmarkt die Preise nicht mehr so grossen, dafür aber um so häufigeren Schwankungen ausgesetzt und ein paar Tausend Centner Korn, welche irgendwo vergeblich nachgefragt oder ausgeboten werden, sind im Stande, augenblicklich die Preise überall auf dem Weltmarkt zu beeinflussen, wie ja die Börsenspeculation mit wenigen Stücken für den Augenblick Milliarden von Rentenpapieren steigen und fallen lassen kann.

Nächst dem Handel und in Verbindung mit demselben hat sich die Grossindustrie alle Vortheile der modernen Verkehrsmittel zu Nutze machen können und zwar auf Kosten des Kleingewerbes. Da, wo die Eisenbahn lief, sah sich der kleine Gewerbsmann, der Schneider, der Schuster, der Verfertiger von Eisen-, Holz-, Glas- und Steinwaaren, ja selbst der Conditor, Fleischer, Gärtner etc. des natürlichen localen Schutzes beraubt und musste es geschehen lassen, dass die ihm bis dahin sozusagen zuständige Kundschaft entweder in die nähere grössere Stadt zu persönlichen Einkäufen fuhr, oder ihm durch Filialgeschäfte der Grossindustrie, durch Geschäftsreisende und Agenten, gelegentlich auch durch Wanderlager und Wanderauctionen entfremdet wurde; nicht immer zu Nutz und Frommen des Consumenten, aber immer zum Nachtheil des Kleingewerbsmannes, welcher die Mache des modernen Geschäfts nicht versteht. Aus dem Verkehrswesen selbst ist durch die brutale Gewalt der Thatsachen über die Köpfe der betheiligten Interessenten hinweg und zum Ruin derselben das Kleingewerbe fast gänzlich verdrängt worden und da, wo ehedem Schmiede, Wagner, Rad- und Stellmacher mit dem ganzen körnigen Fuhrpersonal der alten Zeit als kraftvolle, selbstständige Kleingewerbe bestanden, walten jetzt fast ausschliesslich die Staatsverwaltung und die Grossindustrie mit einer Armee unselbstständiger Arbeiter.

Das sind Thatsachen, welche der moderne Verkehr geschaffen, welche die Gesellschaft zu erforschen hat, damit die darüber entstandenen erbitterten Partei- und Interessenkämpfe zu einem das Gesammtwohl befriedigenden Ausgang geführt werden können. Es werden die Vortheile und die Nachtheile der neuen Freiheit des modernen Verkehrs in ihren Rückwirkungen auf die Gesellschaft zu prüfen sein. Nachdem die Lichtseiten der modernen Verkehrsfreiheit so laut und oft gepriesen worden, wird man sich eingehender auch einmal mit den Schattenseiten desselben zu beschäftigen haben, namentlich in solchen Ländern, wo dieselben besonders schroff hervorgetreten, wo das mit Hülfe des rasch entwickelten Credit- und Effectenverkehrs mobilisirte Capital die sesshafte Production in Abhängigkeit zu bringen gewusst hat und derart ausbeutet, dass das Gemeinwohl gefährdet erscheint. Auch hat die Gesellschaft zu prüfen, ob auf dem Gebiete des geistigen Lebens der moderne Verkehr nicht ebenfalls besserungsbedürftige Zustände hervorgerufen hat. Roscher meint, „dass die Beweglichkeit und Unruhe, welche durch Reisen, Zeitungslesen u. s. w. in das Volksleben kommt, jeder guten aber auch jeder bösen Regung, jeder Wahrheit aber auch jeder Lüge freieren Spielraum schaffen muss.“ Auch das Hauptorgan des geistigen Verkehrs, die Tagespresse, bekundet centralisirende und nivellirende, nicht selten aber noch weit schlimmere Tendenzen, gegen welche die Gesellschaft ein Correctiv nur in sich selbst finden kann.

Inmitten dieser Action des Verkehrs und der Reaction der Völker lässt sich die Tragweite der centralisirenden oder besser zusammenfassenden Tendenzen des modernen Verkehrs noch nicht übersehen. Das ist gewiss: die Erde ist kleiner geworden, als sie es vor hundert Jahren gewesen. Vielleicht versucht es einmal ein findiger Kopf, diese Thatsache durch eine kartographische Darstellung der Wirkungen der modernen Verkehrsmittel zu veranschaulichen, einmal für den Personenverkehr unter Zugrundelegung des Zeitaufwandes als Massstab und sodann für den Güterverkehr auf Grund der bestehenden Tarife. Solche Karten würden zum ersten Male die Erdoberfläche zeigen, wie sie sich thatsächlich für den Verkehr darstellt. So lange das Mass der geographischen Entfernung ausschliesslich bestimmend war auf die Communication, so lange konnten die vorhandenen Karten auch für die Veranschaulichung der Verkehrsbeziehungen genügen. Nicht so exact aber richtiger berechnete das Volk von jeher die Entfernungen nach Zeit und zu dieser Berechnungsgrundlage wird man vielleicht wieder zurückzukehren versuchen. Wer da fragt: Wie weit ist es von Basel nach Strassburg? will in der Regel nicht hören, dass zwischen diesen beiden Städten so und so viel Längeneinheiten liegen, welche gelehrte Leute als Massstab bei geographischen Bestimmungen, namentlich auch für den Unterricht, festgestellt haben, sondern er will erfahren, wieviel Zeit er braucht, um von Basel nach Strassburg zu kommen. Nun, das hat sich von Jahrhundert zu Jahrhundert geändert. Im Jahre 1500 benöthigte eine Kutsche acht Tage, um von Basel nach Strassburg zu kommen, im Jahre 1600 legten die Diligencen den nämlichen Weg in sechs Tagen, im Jahre 1700 in vier Tagen zurück. Im Jahre 1800 wurde die Entfernung zwischen beiden Städten mit Hülfe der Eilwagen auf 2⅓ Tage, in den dreissiger Jahren durch die Dampfschiffe auf einen Tag und endlich seit 1841 durch die Eisenbahnen auf drei Stunden verkürzt.

Die Erdoberfläche ist also kleiner geworden, die Menschen sehen sich näher zusammengerückt und fangen an, sich mehr und mehr als ein Ganzes, als Eine Gesellschaft zu fühlen. Ehedem liebte man an Sonn- und Feiertagen von Krieg zu sprechen, wenn hinten weit in der Türkei die Völker aufeinander schlugen. Jetzt empfindet man überall in Mitteleuropa und darüber hinaus, ob sich im fernen Asien Wolken zusammenziehen oder ob am Bosporus conspirirt wird, und wenn es in Newyork kracht, so kracht es auch in Berlin, wie überhaupt in Mitteleuropa, welches einst der Verkehrsmittelpunkt der alten Welt gewesen ist, seit der Entdeckung der Seewege an die Peripherie gedrängt wurde, nunmehr aber mit Hülfe der Dampfschiffe und der Eisenbahnen, mit Hülfe des Mittelmeeres und des Suezcanals wieder im Begriffe ist, seine alte Welthandelsstellung zurückzugewinnen.

Welche Rückwirkungen von der weiteren Entwickelung und Organisation des öffentlichen Verkehrswesens auf die Gesellschaft zu erwarten sind, das kann die Gegenwart nicht erkennen. Allem Anschein nach ist indess zu befürchten, dass auch die weitere moderne Verkehrsentwickelung eine einseitige, eine blos quantitative bleiben wird, wenn die Gesellschaft nicht thatkräftig und zielbewusst eingreift, um jenen quantitativen Fortschritten durch qualitative die unentbehrlich festen Grundlagen zu geben. Es ist gewiss sehr erfreulich, dass unter den modernen Verkehrsverhältnissen auch der ärmste Mann Kaffee trinken und Zeitungen lesen, dass er so rasch reisen kann wie der Reiche, dass Gemeingut Aller geworden ist, was einst Luxus für Wenige war. Aber das genügt nicht; Wasser allein thut's freilich nicht, sondern, um mit Luther zu reden, der Geist, so mit und bei dem Wasser ist. Diesen Geist aber giebt die Gesellschaft, welche die Herrin des Verkehrs bleiben muss und in keine Abhängigkeit von ihrem Diener gerathen darf.

Mit dem tiefen Empfinden des echten Poeten hat ein junger Oesterreichischer Dichter, Ernst Lohwag, in einem kleinen Gedichte die höheren Ziele der modernen Verkehrsentwickelung hübsch zum Ausdruck gebracht. Er singt von der „Raupe ohne Schmetterling“ und er versteht unter dieser Raupe den Eisenbahnzug:

Die Raupe sieht man allenthalben
Durch Wald und Feld und Wiesen schweifen.
Sie läuft zur Wette mit den Schwalben,
Kein Rennerhuf kann schneller greifen.
Ihr Haupt erbebt von Sturm und Feuer,
Ein göttlich schönes Ungeheuer.

Sie nährt sich nicht von grünen Blättern,
Sie nagt von schwarzen Urwaldfarren,
Man muss in tiefe Keller klettern
Und sie von dort zu Tage scharren.
Dies dunkle Kraut spannt ihre Geister,
Nicht Stahl noch Eisen bleibt da Meister.

Ich seh' sie rastlos ewig wallen,
Als wär' sie reif sich einzuspinnen,
Sie sucht in schattig kühlen Hallen
Ein stilles Plätzchen zu gewinnen.
Doch kaum gefunden, auch verlassen,
So rennt sie ewig auf der Gassen.

Wann wird sie wohl zur Puppe schlüpfen?
O Gott im Himmel lass mich's leben,
Lass bald aus ihr den Segler hüpfen
Und kühn durch alle Lüfte schweben.
Getragen von des Seglers Schwingen,
Möcht' ich zu dir, zum Himmel ringen.

Es hat hier wohl dem Dichter nicht nur das Luftschiff vor Augen geschwebt. Offenbar hat er tiefer empfunden, an den modernen Verkehr sowohl des wirthschaftlichen wie des geistigen Lebens überhaupt gedacht, wie er unstät hin- und herhastet und dass er sich noch zu entfalten hat. Wenn der moderne Verkehr die Gesellschaft nicht verflacht, sondern vertieft, wenn er sie nicht nur weiter zu führen, sondern auch höher zu heben vermag, alsdann wird er sich als das zeigen, was er sein sollte, als ein Befreier der Gesellschaft von geistigem und physischem Druck.

Die Arlbergbahn und deren Einfluss auf den Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, der Schweiz, Südwestdeutschland und Frankreich.

Wien, im Februar 1884.

Unter den verkehrspolitischen Angelegenheiten, welche derzeit zwischen Süddeutschland und Oesterreich-Ungarn im Gange sind, nimmt begreiflicherweise die durch die Arlbergbahn herbeigeführte Interessenstellung der einzelnen Bahngruppen die erste Stelle ein. Bekanntlich soll, nach dem derzeitigen Stand der Bauarbeiten zu urtheilen, die definitive Inbetriebsetzung der ganzen Arlbergstrecke in der zweiten Hälfte dieses Jahres stattfinden und werden schon seit einiger Zeit umfassende Vorbereitungen getroffen, um die Verkehrstüchtigkeit der neuen internationalen Linie in jeder Beziehung sicherzustellen und dieselbe fähig zu machen zur Bewältigung der ihr obliegenden schwierigen Aufgabe. In Bezug auf den betriebstechnischen Theil wird durch eine zweckentsprechende Anlage und Ausrüstung der Stations- und Ausweicheanlagen, des Fahrparkes, der nöthigen Erweiterung der internen End- und Anschlussstationen der Vorarlberger Eisenbahn getrachtet, die neue Bahn auf die Höhe der Situation zu bringen, während durch Activirung der Bodenseeschifffahrt ab Bregenz nach den Württembergischen, Badischen und eventuell Schweizerischen Hafenstationen die natürliche und unabhängige Fortsetzung der neuen Verkehrsstrasse nach dem Nordwesten herbeigeführt werden soll. Dank allen diesen Vorkehrungen ist kaum daran zu zweifeln, dass die Leistungsfähigkeit der in Rede stehenden Alpenroute, trotz des vermöge der ungünstigen Steigungsverhältnisse bedingten schwierigen Betriebes, eine ziemlich absolute und solche sein werde, wie es die grossen Anforderungen erheischen.

Andererseits ist man bemüht jene Massnahmen zu treffen, welche nöthig sind, um die Leitung des Güterzuges in möglichst ausgedehntem Massstabe über die Arlbergbahn herbeizuführen. Die verkehrspolitische Einwirkung dieser Bahn auf die jetzt bestehenden Routen respective auf die Heranziehung des grossen Güteraustausches zwischen Ost und West ist anerkannterweise eine sehr bedeutende und hier werden gewichtige Interessen tangirt. Der Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn mit der Schweiz, Mittel- und Südfrankreich sowie Südwestdeutschland wird von den seitherigen Routen theilweise abgelenkt werden. Sowohl die vermöge der neuen Linie bewirkte Wegabkürzung als auch die Besitzverhältnisse der einzelnen in Betracht fallenden Bahngruppen müssen solches naturgemäss bewirken. Auf Oesterr. Seite beherrscht das ausgedehnte Netz der westlichen Staatsbahnen die directe Verkehrsrichtung, denn nach Vollendung der Arlbergbahn wird eine grosse ununterbrochene Transitlinie von Wien ausgehend unter staatlicher Verwaltung bis an den Bodensee und an die Oesterreichisch-Schweizerische Grenze führen, um welche sich die grossen Verkehrsnetze der betreffenden Oesterreichischen und Ungarischen Bahnen gruppiren.

Die Brenner- und Pusterthaler Route wird in Bezug auf die westliche Verkehrsrichtung ihre Fortsetzung über die Arlbergbahn finden und die anschliessenden Schweizerbahnen werden, wenigstens soweit es sich um den Transit handelt, zu natürlichen Verbündeten derselben werden. Diese Sachlage begründet eine neue Verkehrsmacht, welche eine intensive Aenderung der seitherigen Transportverhältnisse hervorbringen und die selbstverständlich ihre Rückwirkung auf die Süddeutsche Route ausüben muss. Am stärksten hiervon werden die Bayerischen Bahnen betroffen, welche bisher in der günstigen Lage waren, die Güterbewegung aus Mittel-Oesterreich und ganz Ungarn sowie Galizien und Rumänien etc. nach der Schweiz und den angrenzenden Gebieten auf ihren Strecken Simbach resp. Kufstein-Lindau zu concentriren und dadurch einen sehr ansehnlichen rentablen Transitverkehr zu vermitteln, der nunmehr durch die neue Route zum grösseren Theil abgelenkt werden wird. Dieser Umstand lässt es begreiflich erscheinen, dass man in Kreisen der Bayerischen Verkehrsinteressenten mit Spannung den seitens der Arlbergroute beabsichtigten Massnahmen entgegensieht, und man giebt sich dort hinsichtlich der schädigenden Einwirkung der letzteren keiner Illusion hin. In weitaus geringerem Masse sind selbstverständlich die Verkehrsinteressen der übrigen Süddeutschen Verwaltungen berührt, weil die betreffende Güterbewegung überhaupt schon eine geringere Ausdehnung hat und überdies die Einwirkung der Distanzverhältnisse sich im Grossen und Ganzen weniger fühlbar macht, obschon auch hier eine theilweise Ablenkung des Verkehrs nach den südlichen Gebieten Württembergs, Badens und des Elsasses sowie nach Mittel- und Westfrankreich durch die Arlbergbahn möglich ist und auch stattfinden dürfte.

Die veränderte Verkehrsstellung, welche durch die Arlbergbahn für die betreffenden Bahngruppen in Oesterreich-Ungarn und zunächst für die westlichen Staatsbahnen und die Oesterreichische Südbahn herbeigeführt wird, war Veranlassung, dass erstgenannte Verwaltung alle jene Eisenbahn-Verbände gekündigt hat, welche möglicherweise durch die neue Linie beeinflusst werden. Bei dieser Gelegenheit wurde aber ausdrücklich hervorgehoben, dass der K. K. Staatsbetrieb geneigt sei, auf Basis der den Verhältnissen entsprechenden Unterlagen neue Vereinbarungen zu treffen, d. h. eine billige Verkehrstheilung anzustreben, die den berechtigten Ansprüchen der Compaciscenten Rechnung trägt. Diese Erklärung lässt erhoffen, dass schliesslich ein solches Arrangement zu Stande kommen wird, welches allen Theilen Befriedigung verschafft.

Es ist eine bekannte Thatsache, dass die Arlbergbahn hauptsächlich darum erbaut wird, um die thunlichste Freistellung des Verkehrs mit dem Westen zu begründen. Oesterreich und namentlich Ungarn müssen darnach streben, ihren Export speciell an Erzeugnissen der landwirthschaftlichen Roh- und Industrieproducte nach den westeuropäischen Gebieten, welche für dieselben die besten und zuverlässigsten Absatzrayons bilden, zu poussiren. Schon die immer mehr zunehmenden und sich stets schwieriger gestaltenden Concurrenzverhältnisse zwingen zu einem solchen Vorgehen. Es wird mit Recht als eine der ersten Aufgaben der Staatsbahnen in beiden Reichshälften (deren ineinandergreifende Interessenstellung in dieser Beziehung sich aus der Natur der Sache selbst ergiebt) angesehen, diesen Hoffnungen Geltung zu verschaffen. Man kann daher erwarten, dass die an der Arlbergroute betheiligten Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverwaltungen bei Bemessung der Beförderungskosten für die Massenartikel, wie: Getreide, Mehl, Wein, Holz u. s. w. auf ein ziemlich tiefes Niveau herabgehen werden, um eben den Exportbestrebungen, die hierdurch die wirksamste Unterstützung erfahren und den Zuzug grosser Frachtquantitäten sichern, gerecht zu werden. Dass auch die parallel laufenden Süddeutschen Routen ein analoges Vorgehen beobachten müssen, ergiebt sich von selbst, da hiervon deren Betheiligung zur Mitbedienung des diesfälligen Verkehrs abhängig bleibt.

Dies ist in kurzen Umrissen die derzeitige Situation, aus welcher hervorgeht, dass unter allen Umständen die Arlbergbahn für die betreffenden Deutschen Bahnen eine Schmälerung in den seitherigen Verkehrsquantitäten bringen wird. Bei den diesfälligen Verhandlungen wird es sich ergeben, welchen Umfang die der Süddeutschen Route zuzuweisenden Quoten behalten. Wir zweifeln nicht daran, dass bei gegenseitigem Entgegenkommen, wie solches dem allgemeinen Interesse entsprechend vorausgesetzt werden muss, auch dieser schwierige Punkt in einer alle Theile befriedigenden Weise gelöst werden wird. Aus dem innigen Zusammenhang, den das Deutsche mit dem Oesterreichisch-Ungarischen Schienennetz hat, ergiebt sich die Nothwendigkeit einer friedlichen Lösung von selbst und bieten sich überdies eine Anzahl von Compensationen, welche das Zustandekommen eines den Verhältnissen angepassten Arrangements erleichtern helfen.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neu eröffneter Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Von der geschäftsführenden Direction des Vereins ist auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereinsstatuts allen Verwaltungen mitgetheilt worden, dass die von der Direction der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft betriebene, am 20. December v. Js. für den allgemeinen Verkehr eröffnete 13,2 km lange Bahnstrecke Einbeck-Dassel (— Ilmebahn — mit den Stationen resp. Haltestellen Julius-Mühle, Markoldendorf, Eilensen und Dassel) als Vereinsbahnstrecke zu betrachten sei.

Aus dem Deutschen Reich.

Berlin-Hamburger Eisenbahn.

Jacta est alea! Die Preussische Regierung hat die bis jetzt noch nicht erfolgte Zustimmung der Hamburger Bürgerschaft zu dem über den Ankauf der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn abgeschlossenen Vertrag nicht abgewartet, um ihre neue Verkaufsofferte an die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft zu richten. Vielmehr hat dieselbe, sobald die in Betracht kommenden 3 Staaten ihre Zustimmung zu der als Voraussetzung des Verkaufs nothwendigen Statutenänderung gegeben und der Antrag auf Eintragung derselben in die betreffenden Handelsregister erfolgt war, ein neues Gebot an die Vertreter der Gesellschaft gelangen lassen. Gleichzeitig bringt der „Reichsanzeiger“ vom 9. d. Mts. folgende Meldung:

„Nachdem mit der Grossherzoglich Mecklenburg-Schwerinschen Regierung und dem Senat der Freien und Hansestadt Hamburg Verträge betreffs des Ueberganges der Berlin-Hamburger beziehungsweise der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn auf den Preussischen Staat, vorbehaltlich der verfassungsmässigen Genehmigung, abgeschlossen sind, ist die Königliche Staatsregierung auch mit der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft in weitere bezügliche Verhandlungen eingetreten. Zwischen Regierungscommissarien und Vertretern der Gesellschaft haben ausführliche Besprechungen und Erörterungen über die Verhältnisse und den Werth des Unternehmens stattgefunden, auf Grund welcher der Gesellschaft nunmehr ein definitives Angebot einer $16\frac{1}{2}$ procentigen Rente für die Actionäre nebst einer baaren Zuzahlung von 60 *M.* pro Actie gegen Uebernahme des Unternehmens vom 1. Januar 1884 ab gemacht worden ist.

Für die Annahme dieses Anerbietens Seitens der Generalversammlung der Actionäre ist eine Frist bis zum 1. April d. J. gesetzt.

Der dem Anerbieten beigefügte Vertragsentwurf ist mit den bisher abgeschlossenen Verstaatlichungsverträgen im Wesentlichen übereinstimmend gefasst.“

Nach dem Vertragsentwurfe soll die Uebergabe am ersten des zweiten auf die Perfection des Vertrages folgenden Monats, indess nicht vor dem 1. Juli 1884 bewirkt werden. Die Verwaltung und der Betrieb erfolgt jedoch schon vom 1. Januar 1884 ab für Rechnung des Staats. Die für das Betriebsjahr 1883 auf die Stammactien zu zahlende Dividende wird in bisheriger statutenmässiger Weise festgestellt, dem Reservefonds werden hierbei die ihm statutenmässig zukommenden Rücklagen und sonstigen Einnahmen zugeführt und aus demselben nur diejenigen Ausgaben bestritten, welche nach dem Voranschlag pro 1883 auf denselben angewiesen waren und in 1883 wirklich entstanden sind. Jedenfalls soll der Reservefonds pro 1883 mit einem Bestande von nicht weniger als 7 500 000 *M.* schliessen. Der Staat gewährt den Inhabern der Actien vom 1. Januar 1884 ab bis zum Eintritt der Liquidation 1. eine feste jährliche Rente von $16\frac{1}{2}$ pCt. des Nominalbetrages, also von 99 *M.* pro Actie à 600 *M.*, welche mittelst Abstempelung auf den Actien vermerkt wird, sowie 2. eine bei dieser Abstempelung fällig werdende einmalige baare Zuzahlung von 60 *M.* pro Actie. Die Zahlung der Rente erfolgt postnumerando am 2. Januar jeden Jahres gegen Rückgabe der bisherigen Dividendenscheine. Spätestens ein Jahr nach der Uebernahme der Verwaltung seitens des Staates ist der letztere verpflichtet, den Inhabern von Actien gegen Einlieferung von je zwei Actien à 600 *M.* 4pCt. Consols zum Gesammtnennwerthe von 4 950 *M.* anzubieten. Seitens der Staatsregierung wird die Genehmigung der Landesvertretung sobald als thunlich herbeigeführt werden. Das Abkommen wird hinfällig, wenn zu demselben die landesherrliche Genehmigung nicht bis zum 1. Juli 1884 erlangt worden ist.

Der „B. B.-C.“, welcher sich bis jetzt gegen die Verstaatlichung der Berlin-Hamburger Eisenbahn ausgesprochen hatte, äussert sich über die neue Offerte folgendermassen: „Wir zweifeln nicht daran, dass die Actionäre der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft dieser Offerte gegenüber die Verstaatlichung nicht von der Hand weisen werden. Uns erscheint das Anerbieten als ausreichende Abfindung, trotz der dauernd glänzenden Chancen des Unternehmens und trotz der reichen Fonds der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft. Obwohl es schmerzlich ist, dass nun auch die glänzend geleitete Berlin-Hamburger Eisenbahn, die in ihren Verhältnissen ein Muster des Privatbetriebes, wie er sein sollte, darbot, bestimmt ist, zu verschwinden, wird man vom Standpunkte des Actionärs aus nicht umhin können, dieser Offerte zuzustimmen. Die Hamburger Grossactionäre werden, soweit wir unterrichtet sind, den Verkaufsantrag zu diesem Satze acceptiren; zweifelhaft erscheint nur die Haltung eines der bedeutendsten Actionäre, wenn nicht des bedeutendsten, nämlich des Herrn Grafen Bernstorff in Mecklenburg. Wir neigen uns aber der Ansicht zu, dass bei $16\frac{1}{2}$ pCt. Rente und 60 *M.* Zuzahlung auch er zum Verkauf geneigt sein wird, da dem specifisch Mecklenburgischen Standpunkt dieses Herrn wohl durch den zwischen seiner Regierung und dem Preussischen Staat abgeschlossenen Vertrage Genüge geleistet wird. Unter diesen Umständen scheint der Verstaatlichung der Berlin-Hamburger Eisenbahn kaum mehr ein nennenswerthes Hinderniss entgegenzustehen, da auch die hiesigen grösseren Actionäre zum Verkauf unter den jetzt vom Minister offerirten Bedingungen, soweit wir unterrichtet sind, geneigt erscheinen.“ In ähnlicher Weise sprechen sich die übrigen hiesigen Börsenblätter günstig über die neue Offerte aus und geben den Actionären den Rath, die von der Regierung gestellten Bedingungen anzunehmen.

Für die Vereinsverwaltungen ist jedenfalls die Bestimmung des Vertrags von besonderem Interesse, wonach die Berlin-Hamburger Eisenbahn frühestens am 1. Juli 1884 in die Hände des Preussischen Staates übergehen soll, dass somit bis zum 1. Juli die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn jedenfalls bestehen bleibt und bis dahin die Geschäfte des Vereins führen wird.

Da die ordentliche Generalversammlung des Vereins wie üblich bereits Ende Juli d. J. stattfindet, wird für den Fall, dass Berlin-Hamburg verstaatlicht wird, noch vorher eine ausserordentliche Generalversammlung zur Wahl einer neuen geschäftsführenden Direction abgehalten werden müssen, in derselben Weise, wie vor 2 Jahren in Veranlassung der Verstaatlichung der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn.

Ostpreussische Südbahn.

Der „Staatsanzeiger“ veröffentlicht die Concessionsurkunde einer Secundärbahn von Fischhausen nach Palmnicken, welche die Ostpreussische Südbahn nach den in 1883 getroffenen Abmachungen für Rechnung der Königlichen Domainenverwaltung mit Rücksicht auf deren Interesse für den Bergbau auf Bernstein herstellt und selbst betreiben wird.

Berlin-Potsdam-Magdeburg.

Nach Bekanntmachung der Königlichen Direction Magdeburg soll nunmehr die Ausschüttung der Liquidationsmasse, welche vierzig Millionen Mark beträgt, erfolgen. Die Actionäre, welche ihre Actien gegen Consols nicht umgetauscht haben, werden deshalb aufgefordert, dieselben nebst den Rentencoupons und Talons gegen Empfangnahme der Liquidationsquote von je 200 *M.* bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptcasse in Magdeburg bis 31. März cr. einzureichen. Nach Ablauf dieser Frist erfolgt die Auszahlung bei der Hinterlegungsstelle in Magdeburg nur gegen Rückgabe der Actien oder auf Grund eines die Actien für kraftlos erklärenden rechtskräftigen Ausschlussurtheils.

Der Werth einer Rhein-Nahebahn-Actie.

Der „B. B.-C.“ berichtet als ein Curiosum: Ein hiesiger Actionär der Rhein-Nahe-Eisenbahngesellschaft, der s. Zt. versäumt hatte, eine Actie zur Auszahlung des Kaufpreises zu präsentiren, hat diese Actie an die Königliche (linksrheinische) Eisenbahndirection eingeschickt, um die Liquidationsquote zu erheben. Dass diese nach dem abgeschlossenen Verkaufsvertrage für diejenigen Actionäre, welche seiner Zeit unterlassen haben, die Baarauszahlung entgegenzunehmen, eine sehr geringe sei, ist bekannt; aber es ist kaum bisher berechnet worden, wie gering dieselbe ist. Der Betreffende hat nach Einsendung der Actie, durch welche fünfzig Pfennige Porto entstanden sind, Seitens der Königlichen Eisenbahndirection die folgende Quittung zur Unterschrift erhalten, die er, mit zehn Pfennige frankirt zurückschicken muss: „Quittung. Von der Königlichen Eisenbahn-Hauptcasse (linksrheinische) zu Köln gegen Auslieferung der Rhein-Nahebahn-Actie No. . . . den nach § 2 des Vertrages vom 6./16. Januar 1882 betreffend den Uebergang des Rhein-Nahe-Eisenbahnunternehmens auf den Staat, auf obige Actie entfallenden Antheils an dem Liquidationserlöse der Rhein-Nahebahn-Gesellschaft mit 0,02 *M.* — geschrieben zwei Pfennige — empfangen zu haben, bescheinigt.“ — Sic transit gloria mundi! Einst, ehe die Rhein-Nahebahn fertig gebaut war, haben die Actien hoch über pari gestanden und gegenwärtig beträgt der Erlös der Actie — zwei Pfennig Deutscher Reichswährung!

Oels-Gnesener Eisenbahngesellschaft.

Nachdem eine Anzahl von Actionären der Oels-Gnesener Eisenbahngesellschaft unter gleichzeitiger Deposition eines Actienbetrages von mehr als einem Zehntel des Gesammtcapitals, unter Angabe der Gründe und zum Zwecke der erneuten Beschlussfassung über die in der ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre der Oels-Gnesener Eisenbahngesellschaft vom 12. December 1883 behandelte Offerte der Königlichen Staatsregierung die Einberufung einer ausserordentlichen Generalversammlung bei dem Aufsichtsrath der Gesellschaft beantragt hat, auch die Gesellschaftsvorstände gemäss § 23 der Statuten die Berufung einer solchen für erforderlich erachten, werden die Actionäre der Oels-Gnesener Eisenbahngesellschaft zu einer ausserordentlichen Generalversammlung auf Sonnabend, den 23. Februar d. J., Nach-

mittags 4 Uhr in dem kleinen Saale der neuen Börse Wallstrasse No. 6 zu Breslau eingeladen und zwar behufs

1. Entgegennahme einer Mittheilung der Gesellschaftsvorstände über die Ausführung der in der Generalversammlung vom 12. December 1883 beschlossenen Resolution und deren Resultat;
2. nochmaliger Beschlussfassung über den in der Generalversammlung vom 12. December 1883 behandelten Entwurf eines Vertrages, betreffend Ueberlassung des Oels-Gnesener Eisenbahnunternehmens an den Staat.

Zur Theilnahme an der Generalversammlung sind diejenigen Actionäre berechtigt, welche bis zum Ablauf des 19. d. Mts. ihre Actien entweder bei der Hauptcasse in Breslau, Museumstrasse No. 7, oder bei der Berliner Handelsgesellschaft in Berlin, Französischestrasse No. 42, oder bei dem Bankhause Born & Busse in Berlin, Behrenstrasse No. 31, deponirt haben. (Zur Ausübung des Stimmrechts kann jeder Actionär mittelst schriftlicher Vollmacht einen anderen Actionär ermächtigen. § 25 alin. 2 des Statuts.)

Aussichten des Canalwesens.

Die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung“ bringt bezüglich der Aussichten des Canalwesens folgende Notiz:

„In einer dem „Hannoverschen Courier“ zugegangenen Zuschrift (vom 23. v. M.) wird den Freunden des Canalwesens der Rath ertheilt, nicht allzu sanguinisch in die Zukunft zu blicken, da der Standpunkt, nach welchem den künstlichen Wasserstrassen den Eisenbahnen gegenüber — schon im Hinblick auf die der Regel nach schwierigere und kostspieligere erste Anlage der Canäle im Vergleich zu derjenigen der Eisenbahnen — jede Concurrenzfähigkeit abgesprochen würde, „gegenwärtig auch bei den massgebenden Persönlichkeiten im Arbeitsministerium die entschiedenste Vertretung finde.“

Wir glauben berechtigt zu sein, die letztere Behauptung als eine unrichtige zu bezeichnen, ganz im Einklang mit denjenigen Erklärungen, welche die Staatsregierung durch den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten kürzlich bei Gelegenheit der Berathung des Etats der Bauverwaltung über ihre Stellung zur Canalfrage abgegeben hat.“

Bei den in Bezug genommenen Verhandlungen des Abgeordnetenhauses (12. Januar d. J.) hatte der Referent mitgetheilt, die Staatsregierung habe in der Commission erklären lassen, dass sie „nach wie vor auf dem Standpunkte stehe, dem Canalbau ihre Aufmerksamkeit zu schenken.“ Der Abg. Hammacher citirte diese Aeusserung und bat den Minister, dieselbe dahin zu erläutern, „dass damit keineswegs habe ausgedrückt werden sollen, die Regierung wolle sich im Sinne des Beschlusses des Herrenhauses mit der Frage des Ausbaues eines förmlichen Canalnetzes durch die Monarchie beschäftigen.“ Er hob dabei hervor, dass vielmehr der Regierungscommissar erklärt habe, die Regierung sei mit dem speciellen Projecte, welches im vorigen Jahre den Landtag beschäftigt habe — Rhein-Weser-Ems-Canal — noch von demselben Gesichtspunkte aus beschäftigt, unter welchem sie die Vorlage gemacht habe.

Darauf erklärte der Minister der öffentlichen Arbeiten, „dass die Staatsregierung bei der Auffassung, welche in der Vorlage des vorigen Jahres, der Canalvorlage, ihren Ausdruck gefunden hat, unter der Zustimmung der grossen Majorität dieses Hauses, leider aber nicht der Zustimmung des anderen Hauses, bei dieser Auffassung beharrt; dass sie lediglich auf dem Standpunkte stehen bleibt, der in dieser Vorlage vertreten worden ist; dass sie durch die Gründe, welche man hier und im anderen Hause gegen die Vorlage ins Gefecht geführt hat, nicht überzeugt worden ist, dass der Weg, den sie eingeschlagen hat, nicht richtig sei. Ich füge hinzu, dass nach meiner Auffassung die Angelegenheit jetzt auf einer etwas breiteren Basis und zugleich unter Berücksichtigung der Interessen der Provinz Schlesien aufzugreifen und zu verfolgen ist, und mit der Vorbereitung einer Erledigung der Sache in diesem Sinne ist die Staatsregierung in diesem Augenblicke eifrig beschäftigt.

Ob diese „erweiterte Basis“ bezeichnen soll, dass der Canal nicht nur ein Rhein-Ems-, sondern auch ein Rhein-Elbe-Canal wird, ist im Abgeordnetenhause nicht klar gestellt; die Antwort auf eine bezügliche Frage des Abg. Büchtemann ist von der Regierung abgelehnt.

Nebenbahn nach Jüterbog.

In Folge des Beschlusses der Stadt Brandenburg, 500 000 *M.* zur Nebenbahn nach Jüterbog zu bewilligen, bemüht sich auch der Zauch-Belziger Kreis, Mittel zum Bahnbau aufzubringen. Die Zeichnungen gehen reichlich ein, manche Dörfer haben bis 20 000 *M.* aufgebracht. Der Verein für Landwirthschaft, Gartenbau und Forstwesen zu Belzig hat zum Mittwoch eine grosse Versammlung einberufen, in welcher man noch in letzter Stunde durch Massenzeichnungen die Trace über Belzig (statt über Lehnin) durchzubringen hofft. Das Interesse, welches übrigens Lehnin und Umgegend zeigt, documentirt sich dadurch genügend dass bis jetzt circa 225 000 *M.* in die Listen eingetragen sind.

Demmin-Stavenhagen.

In einer am 4. d. M. in Demmin stattgefundenen Versammlung von Interessenten wurde für eine Eisenbahn Demmin-Stavenhagen ein von dem Bauunternehmer Bachstein eingesandter Erläuterungsbericht und Kostenanschlag berathen, nach welchem die Ausführung der Bahn incl. Grunderwerb und Betriebsmittel circa 1 386 000 *M.* erfordern soll. Es wurde beschlossen, mit Herrn Bachstein über die Bedingungen zu unterhandeln, unter welchen er den Bau ausführen und den Betrieb der Bahn übernehmen will.

Neue Secundärbahnen in Sachsen.

Bei der in voriger Woche erfolgten Schlussberathung der Zweiten Kammer über den Bau mehrerer Secundärbahnen sprach sich die Kammer den Deputations-Anträgen gemäss zu sämmtlichen Projecten zustimmend aus. Die Deputation hatte beantragt, die von der Regierung gestellte Nachtragsforderung von 940 000 *M.* für die Vollendung der Schwarzenberg-Johanngeorgenstädter Eisenbahn zu genehmigen. Ferner hatte dieselbe Deputation mit besonderer Rücksicht auf die Stadt Lausigk, für welche die Bahnfrage eine Lebensfrage ist, beantragt, die Kammer wolle die Herstellung einer normalspurigen Secundärbahn von Geithain über Lausigk nach Leipzig zur Einmündung in den Dresdner Bahnhof daselbst genehmigen und die darauf gerichteten Petitionen der Regierung zur Kenntnissnahme überweisen. Ferner wird die Herstellung einer schmalspurigen Secundärbahn von Niederhermsdorf beziehentlich Potschappel nach Wilsdruff, desgleichen einer schmalspurigen Secundärbahn von Station Wilischthal der Chemnitz-Annaberger Staatseisenbahn nach Ehrenfriedersdorf mit Zweigbahn von Herold nach Thum, desgleichen eine solche Bahn von Schönfeld nach Schwarzenberg, Tannenberg nach Geyer, Schlettau-Crottendorf, Wildenau-Mittweida-Markersbach, Grünstädtel-Pöhla-Rittersgrün und einer normalspurigen Eisenbahn von Stollberg nach Zwönitz zur Genehmigung empfohlen und zuletzt beantragt, die Kammer wolle auch zur Herstellung einer schmalspurigen Secundärbahn von Mosel durch den Mülsengrund nach Ortmannsdorf ihr Einverständniss erklären.

Die Sächsische Zweite Kammer genehmigte den Bau dieser sämmtlichen Secundärbahnen und genehmigte die erforderliche Gesammtbausumme im Betrage von 10 107 905 *M.*

Die genannten Bahnen berühren ausnahmslos solche Landestheile, deren Bewohner seit Jahrzehnten vergeblich auf Anschluss an das Eisenbahnnetz hofften, und deren Entwickelung anderen, günstiger belegenen Gegenden gegenüber durch den Mangel an Bahnverbindung erheblich zurückgehalten worden ist.

Internationales Schienencartell.

Die „Vossische Zeitung“ schreibt: „Von mehreren Seiten wird jetzt gemeldet, dass das vor einiger Zeit angeregte internationale Schienencartell thatsächlich zu Stande kommen werde. Betheiligt sind an den Berathungen die grösseren Deutschen, Englischen und Belgischen Werke. Wie verlautet, besteht das Uebereinkommen darin, dass sich die Werke bei den Schienensubmissionen auf den ausländischen Märkten keine nachtheilige Concurrenz mehr machen, sondern je nach Verständigung die Lieferungen unter sich vertheilen und den Ausfallenden sonst entschädigen.“

Wenn in Folge davon die Deutschen Eisenwerke bessere Preise für die Schienenlieferungen nach dem Auslande erhalten werden, so wird das Inland wohl nicht mehr niedrigere Schienenpreise als jetzt zu zahlen haben, da dann nicht mehr so hohe Ausfälle bei den Lieferungen nach dem Auslande zu decken sind.

Nordhausen-Erfurter Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Direction der Nordhausen-Erfurter Bahn hat, nach der Meldung der hiesigen Blätter, die Verwendung einer Summe von 80 000 *M.* zur Erweiterung von fünf Bahnhöfen im Interesse des Betriebes für nöthig erachtet, was auch vom dem Verwaltungsrathe genehmigt worden ist. Dieser Betrag (ursprünglich auf 81 700 *M.* normirt) vertheilt sich in folgender Weise: Bahnhof Hohenebra 18 300 *M.*, Bahnhof Greussen 26 600 *M.*, Bahnhof Straussfurt 12 000 *M.*, Bahnhof Cölleda 18 500 *M.*, Bahnhof Olbersleben 6 300 *M.* Die über 80 000 *M.* hinausgehende Summe von 1 700 *M.* wird sich bei den Bahnhöfen Hohenebra, Greussen, Cölleda und Olbersleben mit resp. 300, 600, 500 und 300 *M.* ersparen lassen.

Dr. Gotthilf Hagen †. Nachruf.

Dem am 3. d. M. in Berlin verstorbenen Ober-Landesbaudirector a. D., Wirklichen Geheimen Rath Dr. Gotthilf Hagen, widmet das „Centralblatt der Bauverwaltung“ an hervorragender

amtlicher Stelle einen warm empfundenen Nachruf, in welchem es heisst: Volle 57 Jahre hindurch hat der Verstorbene, ein treuer Diener seines Königs und Herrn, im Ressort der Preussischen Staats-Bauverwaltung seine Kräfte dem Vaterlande gewidmet, gleich hervorragend durch rastlose schöpferische Thätigkeit, unermüdliche Pflichttreue und durch glänzende Leistungen, welche ihn den bedeutendsten Gelehrten und Fachmännern, die Preussen je hervorgebracht, würdig an die Seite stellen, ihm die höchsten Auszeichnungen verschafft und einen Namen gesichert haben, der weit über die Grenzen Deutschlands hinaus in hohem Ansehen steht. Auch nach seinem mit dem Jahre 1876 erfolgten Austritt aus dem Staatsdienste setzte er seine wissenschaftlichen Arbeiten und Forschungen in seltener geistiger Frische fort und blieb vermöge dieser unausgesetzten Thätigkeit in steter Beziehung zu dem Ressort der Bauverwaltung, welches mit seinem Hingang den Verlust einer Autorität beklagt, an der die Staatsregierung in allen wichtigen bauwissenschaftlichen Fragen eine überaus werthvolle Stütze hatte.

Die Ausdehnung und Umgestaltung des Französischen Eisenbahnnetzes

nach dem Gesetze vom 20. November 1883.

(Schluss.)

III. Westbahn (Ouest).

A. Der Staat cedirt der Westbahn folgende in Betrieb befindliche Linien:

1.	Alençon à Domfront (Ouest u)	68 km
2.	Caen à Dozulé (c^1)	23 „
3.	Châteaubriant à Rennes (v)	58 „
4.	Couterne à la Ferté-Macé (u^1)	15 „
5.	Grenze des Departements Eure (gegen Elbeuf) à Rouen (bis jetzt in Staatsbetrieb 7 u)	26 „
6.	Dives à Trouville (noch in Bau zum Theil c^3)	19,5 „
7.	Echauffour à Bernay (t)	46 „
8.	Zweigbahn nach dem Hafen von Isigny (c^5)	7,1 „
9.	Laigle à Mortagne (3 k)	34 „
10.	L'Etang-la-Ville à St. Cloud (im Bau)	15 „
11.	Lisieux à Orbec (w)	18 „
12.	Mamers à Mortagne (3 k)	38 „
13.	Mayenne à Fougères (u^3)	52,6 „
14.	Mézidon à Dives (x)	29 „
14a.	Miniac à la Gonesnière (im Bau)	11,3 „
15.	Morlaix à Roscoff (y)	25,5 „
16.	Mortagne à Ste. Gauburge (3 k^1)	35 „
17.	Orbec à la Trinité-de-Réville (w)	13 „
18.	Ploërmel à la Brohinière (im Bau)	40 „
19.	Pré-en-Pail à Mayenne (u^2)	39 „
20.	Zweigbahn nach Pontorson (3 A)	1 „
21.	Zweigbahn bei St. Germain 2,8 und bei Elbeuf 2	4,8 „
22.	Ste. Gauburge à Mesnil-Mauger (s)	61 „
23.	St. Georges à Dreux und Chartres (7 k)	50 „
24.	Segré à Candé (im Bau)	20 „
25.	Vitré Fougères à Moidrey (3 A)	80,3 „
26.	Vitré à Martigné-Ferchaud (v^1)	40 „
	Total	885,2 km.

Der Staat vollendet von diesen Linien die unter No. 10. 14a, 18, 20 und 23.

B. Der Westbahn werden concessionirt:

a) Definitiv:

1.	Avranches à Domfront	60 km
2.	Beslé à Guéméné und la Chapelle-sur-Erdre	55 „
3.	Carentan à Carteret	43 „
4.	Carhaix à Morlaix	49 „
5.	Châteaubriant à Ploërmel	88 „
6.	Châteaubriant à St. Nazaire	74 „
7.	Dreux à Auneau	48 „
8.	Eu à Dieppe	38 „
9.	Evreux à la Loupe	83 „
10.	Evreux à Neufbourg	22 „
11.	Evreux-Ville à Evreux-Navarre	5 „
12.	Fougères à Vire	75 „
13.	Guingamp à Paimpol	35 „
14.	La Brohinière à Dinan und Dinard	61 „
15.	Neufbourg à Caudebec-lès-Elbeuf	22 „
16.	Neufbourg à Glos-Montfort	24 „
17.	Pont-Audemer à Quetteville	16 „
18.	Pouancé à Laval	58 „
19.	Sablé à Sillé-le-Guillaume	44 „
20.	St. Brieuc au Légué	5 „
21.	St. Georges à Evreux	37 „
22.	St. Méen à Loudéac und Carhaix	113 „
23.	Segré à Nantes	59 „
24.	Vire à St. Lô und Caen	97 „
	Total	1 211 km.

b) Eventuell:

1.	Argenteuil à Mantes	50 km
2.	Dieppe au Havre	105 „
3.	Pont-Audemer à Port-Jérôme	50 „
4.	Verbindungsbahn von Rouen	5 „
	Total	210 km.

C. Linien, über welche später bestimmt werden soll*):

1.	Brest à Conques	24 km
2.	Carentan à Périers	19 „
3.	Carhaix à Châteaulin	42 „
4.	Carhaix à Guingamp	48 „
5.	Carhaix à Quimperlé	63 „
6.	Cherbourg-Beaumont-la-Hogue	16 „
7.	Coutances à Regnéville	8 „
8.	Rambouillet an die Linie Pontoise à Dieppe	62 „
	Total	282 km.

IV. Orléansbahn.

A. Nach Art. 1 der Convention tritt die Orléansbahn an den Staat folgende Linien ab:

1. Nantes à la Roche sur Yon (Orléans 4, d^7),
2. Niort à la Possonnière (4, d^3),
3. St. Benoist à la Rochelle (4, e) und Rochefort (4, e^1),
4. Château-du-Loir à St. Calais.

Dagegen erhält nach Art 2 die Orléansbahn vom Staat abgetreten:

1. Limoges à Meymac (Etat 7, g^3),
2. Limoges au Dorat (7, g^2),
3. Orléans à Montargis (7, i),
4. Périgueux à Ribérac (4, o),
5. Saillat à Bussière-Galant (7, g^4),
6. St. Nazaire au Croisic und Guérande (7, l. l^1),
7. Tours à Montluçon mit Zweigbahn nach Lavaud-Franche (bis Châtre in Betrieb, im Uebrigen in Bau) (7, b. b^1).

Weiter werden nach Art. 4 vom Staat an die Orléansbahn abgetreten:

8. Aubusson à Felletin (4, r^1),
9. Auray à Quiberon (4, d^2),
10. Concarneau à Rosporden (noch in Bau) (4, d^5),
11. Questembert à Ploërmel (4, d^2),
12. Vieilleville à Bourganeuf (4, r^2).

Nach dem Gesetz werden auch die Linien

1. Angoulême à Limoges mit Zweigbahn nach Nontron,
2. Bordeaux à la Sauve,
3. Clermont à Tulle mit Zweigbahn nach Vendes

an die Orléansbahn abgetreten, bis jetzt sind dieselben aber noch in Staatsbetrieb.

B. Concessionirt werden der Orléansbahn nach Art. 3 folgende Linien:

a) Definitiv:

1.	Angres à la Flèche	44 km
2.	Tournon à la Châtre	47 „
3.	Auneau an die Grenze des Departements Seine et Oise gegen Etampes	14 „
4.	Aurillac à St. Denis-lès-Martel	60 „
5.	Blois à Romorantin	47 „
6.	Bourges à Gien	84 „
7.	Cahors à Capdenac mit Zweigb. nach Figeac	72 „
8.	Châtellerault à Tournon-St. Martin	41 „
9.	Civray au Blanc	93 „
10.	Confolens à Excideuil	17 „
11.	Issoudun à St. Florent	23 „
12.	La Flèche à Saumur	50 „
13.	Le Blanc à Argent	163 „
14.	Limoges à Brive	98 „
15.	Marmande à Angoulême	180 „
16.	Mauriac an der Linie Aurillac à St. Denis-lès-Martel	46 „
17.	Montauban à Brive	163 „
18.	Montluçon à Eygurande	90 „
19.	Nontron à Sarlat mit Zweigb. nach Hautefort au Bourg-Allassac	137 „
20.	Poitiers au Blanc	58 „
21.	Port-de-Piles à Preuilly	34 „
22.	Preuilly à Tournon-St. Martin	15 „
23.	Quimper à Douarnenez	19 „
24.	Quimper à Pont-l'Abbé	20 „
25.	St. Sebastian à Guéret	44 „
26.	St. Denis-lès-Martel au Buisson mit Zweigb. nach Gourdon	80 „
27.	Tonneins à Villeneuve sur Loh	34 „
28.	Tournon au Blanc und Argenton	53 „
	Total	1 826 km.

*) Diese Linien sind in den Motiven des Gesetz-Entwurfs aufgeführt.

b) Eventuell:

1. Grenze des Departements Seine u. Oise gegen Auneau und Etampes . . . . 17 km
2. Laqueuille au Mont-Dore . . . . 15 „
3. La Sauve à Eymet . . . . 71 „
4. Mauriac à Vendes . . . . 17 „

120 km.

V. Paris-Lyon-Mediterranée.

C. Nach Art. 1 werden der Mediterranée folgende Linien concessionirt:

a) Definitiv:

1. Auxerre à Gien . . . . 91 km
2. Auxonne à Chagny . . . . 54 „
3. Avallon à Nuits-sous-Ravières . . . . 41 „
4. Besançon an die Schweizer Grenze mit Zweigbahn nach Lods . . . . 98 „
5. Champagnole à Morez . . . . 40 „
6. Champagnole à Lons-le-Saunier . . . . . . 42 „
7. La Cluse à St. Claude . . . . 43 „
8. Clamecy à Triguère . . . . 69 „
9. Dôle à Poligny . . . . 38 „
10. Epinac aux Lômes . . . . 68 „
11. Firminy à Annonay . } 79 „
12. Le Pertuiset à St. Just } . . . .
13. Forcalquier à Volx . . . . 15 „
14. Apt an die vorige Linie . . . . 39 „
15. Gilley à Pontarlier . . . . 22 „
16. Largentière à St. Sernin . . . . 13 „
17. L'Isle-sur-Sorgue à Orange . . . . 38 „
18. Lozanne à Paray-le-Monial . . . . 92 „
19. Roanne à Chalon und Montchanin . . . . . 129 „
20. St. André à Digne . . . . 45 „
21. Tamnay à Château-Chinon . . . . 23 „
22. Voujaucourt à St. Hippolyte . . . . 26 „

1 105 km.

b) Eventuell unter Vorbehalt der Declaration, dass sie von öffentlichem Nutzen („d'utilité publique"):

1. Corbeil-Melun-Montereau . . . . 61 km
2. Givors à Lozanne . . . . 33 „
3. Laroche à Cluzes . . . . 24 „
4. L'Estaque à Miramas (Länge nicht angegeben)
5. Lure à Loulans-les-Forges . . . . 39 „
6. Lyon-St. Clair à Colonges . . . . 4 „
7. Verbindungsbahn Chasse à Vénissieux . . . 2 „
8. St. Jean-du-Gard à Anduze . . . . 14 „
9. Rhone-Ueberbrückungen bei Avignon . . . . 4 „
10. Valdonne à Aix . . . . 21 „

202 km.

A. Nach Art. 2 (nicht 3) der Convention werden vom Staat der Méditerranée folgende Linien (89 km lang) überlassen:

1. Montargis à Sens*), 62 km,
2. Bonson à St. Bonnet, 27 km.

B. Weiter werden nach Art. 3 dem alten Netz der Paris-Lyon-Méditerranée die Linien der Dombes, Sud-Est und Rhonebahn incorporirt, nämlich:

1. Bourg à Sathonay (5 A a),
2. Bourg à la Cluse (5 A f),
3. La Cluse à Bellegarde (5 B),
4. Lyon à Montbrison (5 B d),
5. Sathonay à Lyon-St. Clair (5 B),
6. Mâcon à Paray-le-Monial (5 B b),
7. Chalon-sur-Saône à Lons-le-Saunier (5 B c),
8. Bourg à St. Germain-du-Plain (5 B g),
9. Ambérieu à Montalieu (5 B e).

Die als Localbahnen der Dombes und Sud-Est bisher angehörigen Linien No. 6, 7, 8, 9 werden für Bahnen des allgemeinen Interesses erklärt.

Ebenso werden dem alten Netz der Paris-Lyon-Méditerranée die Linien von Sathonay nach Croix-Rousse und von Sathonay nach Trévoux als Bahnen von allgemeinem Interesse incorporirt.

Zu Art. 6. Die Fertigstellung folgender Linien behält sich der Staat vor:

1. Triguère à Clamecy,
2. Gien à Toucy-Moulin,
3. Besançon an die Schweizer Grenze.

c) noch nicht denominirte Linien**):

Avallon à Clamecy . . . . 38 km
Clamecy à Cosne . . . . 58 „
Cosne à St. Sauveur . . . . 34 „
Monéteau à St. Florentin . . . . 23 „
Nevers à Tamnay . . . . 50 „

Zweigbahn nach Beaune . . . . 10 km
Nantua à St. Claude . . . . 27 „
La Cluse à Amberieu . . . . 36 „
Zweigbahn von Verge à Jeurre . . . . 40 „
Longeray à Divonne . . . . 39 „
St. Hippolyte an die Linie Besançon à Morteaux 47 „
Cluzes à Chamonix . . . . 46 „
Albertville à Annecy . . . . 44 „
Savines à Barcelonnette . . . . 37 „
Nyons an der Linie Lyon-Marseille . . . . . 41 „
Vaison à Orange . . . . 27 „
Sorgues à St. Saturnin . . . . 8 „
Salon à la Calade par Lembesc . . . . 32 „
St. André à Castellane . . . . 17 „
Castellane à Draguignan . . . . 49 „
Digne à la ligne Savines nach Barcelonnette . 60 „
Draguignan à Grasse . . . . 50 „
Grasse à Cagnes . . . . 31 „
Draguignan à Mirabeau . . . . 96 „
Nice à Puget-Théniers . . . . 56 „
Nice à Côni . . . . 52 „
St. Etienne à Annonay und zum rechten Rhôneufer 60 „
Epinac à Velars . . . . 56 „
Moutiers à Albertville . . . . 28 „
Joigny à Solterre . . . . 54 „
Vichy à Cusset . . . . 4 „
Paray-le-Monial à la Palisse . . . . 41 „
Ambert à Darsac . . . . 62 „
Massiac à Brioude . . . . 23 „
Brioude à Sembadel . . . . 46 „
Sembadel à St. Bonnet . . . . 42 „
Lavoulte à Yssingeaux . . . . 104 „
Tournon à Cheylard . . . . 39 „
Yssingeaux à Chamalières . . . . 22 „
Montpellier à Ganges . . . . 50 „
Châtillon aux Laumes . . . . 51 „

1 730 km.

VI. Midibahn.

A. Vom Staat werden der Midi folgende Linien abgetreten:

1. Perpignan à Prades (6 A) . . . . 41 km
2. Buzy à Laruns (eröffn. 30/6. 83, g 6) . . . . 19 „

60 km.

B. Concessionirt werden der Midi:

a) Definitiv:

1. Mende an die Linie von Alais à Brioude,
2. Tournemire au Vigan,
3. Carmaux à Rodez,
4. Elnes à Arles-sur-Tech,
5. Prades à Olette,
6. Mont-de-Marsan à St. Sever,
7. Albi à St. Affrique,
8. Lavelanet à Brame,
9. Dax à St. Sever,
10. Bayonne à St. Jean-Pied-de-Port mit Zweigbahn St. Etienne-de-Baïgorry,
11. St. Martin-Auteville à Mauléon,
12. Castelsarrazin à Beaumont-de-Lomagne,
13. Nérac à Mont-de-Marsan,
14. Pamiers à Limoux,
15. Quillan à Rivesaltes,
16. Bazas à Eauze,
17. Lannemezan à Arreau.

b) Eventuell:

1. St. Girons à Foix,
2. Eauze à Auch,
3. Gürtelbahn von Toulouse,
4. Beaumont-de-Lomagne à Gimont,
5. Carmaux à Vindrac,
6. Verbindungsbahn in Bordeaux zwischen Midi und Médoc.

c) Noch nicht nominirt:

1. St. Sever à Pau . . . . 74 km
2. Vic-en-Bigorre an die Linie St. Sever à Pau . 43 „
3. Oloron an die Linie Puyoo-St. Palais . . . . 37 „
4. Oloron à Redons . . . . 27 „
5. Auch à Lannemezan . . . . 68 „
6. Chamin au Pont-de-Roy . . . . 14 „
7. St. Girons à Oust . . . . 17 „
8. Vic-Dessos à Tarascon . . . . 14 „
9. Lavelanet à Bram . . . . 57 „
10. Labastide-Romairoux à Bize . . . . 34 „
11. St. Chinian à St. Pons . . . . 26 „
12. Agde an das Meer . . . . 4 „
13. Estrechoux à Castanet-le-Haut . . . . 12 „
14. Lunas à Lodève . . . . 17 „
15. Montpellier à Ganges . . . . 50 „
16. Massiac à Brioude . . . . 21 „

---

*) Das Material der ersteren Linie behält der Staat (nicht erhält solches die Gesellschaft, wie S. 868 v. Jahrg. irrthümlich angegeben ist).

**) Diese Linien sind in den Motiven zum Gesetzentwurf angegeben.

17. Espalion à Bertholène . . . . 20 km
18. Gimont à Lombez . . . . 18 „
19. Quissac à Montpellier . . . . 40 „
20. Anduze à St. Jean-du-Gard . . . . 14 „
21. St. Jean-du-Gard à Florac . . . . 42 „
22. Florac an das bestehende Netz . . . . . . 55 „

Summa 704 km.

Wie sich in Folge der durch die Conventionen eingetretenen Aenderungen das Französische Staatsbahn-Netz gestaltet hat, behalten wir uns vor, demnächst darzulegen.

Niederländische Correspondenz.

Utrecht-Jutfaas-Vreeswyk.

Am 12. December v. J. wurde die Linie Utrecht-Jutfaas-Vreeswyk der Ysel-Dampftrambahngesellschaft dem Betriebe übergeben. Diese Gesellschaft hat jetzt folgende Linien in Betrieb:

1. Leiden-Voorschoten-Leidschedam,
2. Gouda-Oudewater,
3. Utrecht-Vreeswyk.

In Bau begriffen sind Linien von Oudewater nach Utrecht; Gouda-Zoetermeer-Voorburg-Haag.

Doorn-Leersum-Amerongen.

Die Strecke Doorn-Leersum-Amerongen der Ost-Dampftrambahngesellschaft wurde am 24. December v. J. für den Verkehr eröffnet. Von dieser Gesellschaft sind jetzt die Linien Zeist-Driebergen-Doorn-Amerongen (20 km) dem Betriebe übergeben; die Strecke Amerongen-Arnhem ist in Bau begriffen.

Assen-Heerenveen.

Seitens des Gemeinderaths von Assen ist an das Nord-Niederländische Tramwaycomité die Concession ertheilt für eine Dampftrambahn von Assen nach Heerenveen und dem Comité eine Subvention zugesagt von 25 000 fl. unter der Bedingung, dass die Linie innerhalb 3 Jahren, also vor 1. Januar 1887 dem Betriebe übergeben sei.

Die Bahn soll 44 km lang sein, die Anlagekosten werden auf 15 000 fl. pro Kilometer, also auf 660 000 fl. berechnet.

Sneek-Lemmer und Sneek-Akkrum.

Demselben Comité wurde seitens des Gemeinderaths von Sneek die Concession ertheilt für eine Trambahn von Sneek nach Lemmer und eine vorläufige Concession für eine Trambahn von Sneek nach Akkrum.

Pferdebahn Helvoort-Udenhout.

Der Gemeinderath von Helvoort hat die Concession ertheilt für eine Pferdebahn von Helvoort nach Udenhout.

Winschoten-Stadskanaal.

Die Gemeinden Winschoten, Oude-Pekela und Nieuwe-Pekela haben dem Herrn Dalhuisen, Director der Dampftrambahngesellschaft „Oldambt“ zu Finsterwolde, die Concession bewilligt für den Bau und Betrieb einer Dampftrambahn von Winschoten über Oude- und Nieuwe-Pekela nach Stadskanaal, im Anschluss an die Linie der Ersten Groninger Tramwaygesellschaft. Die Gemeinden haben auf eine Dauer von 5 Jahren eine Zinsgarantie bewilligt von 3 pCt. des für den Bau und die Ausrüstung der Bahn erforderlichen Capitals von 300 000 fl.

Drachten-Gorredyk und Joure-Sneek.

Die Direction der Niederländischen Tramwaygesellschaft hat den betreffenden Behörden die Anzeige gemacht, dass, ohne unvorhergesehene Umstände, die Linie Drachten-Gorredyk vor 1. September d. J. in Betrieb genommen werden soll.

Nach Fertigstellung dieser Linie und der Linie Joure-Sneek wird von der Niederländischen Tramwaygesellschaft eine ununterbrochene Linie betrieben werden von Harlingen über Bolsward, Sneek, Joure, Heerenveen, Gorredyk bis Drachten, welche Linie nicht nur die kürzeste Verbindung darstellt mit den Staatseisenbahnen zu Harlingen und zu Heerenveen, sondern auch die meist industrielle und wohlhabende Gegend der Provinz Friesland durchschneidet.

Ginnekensche Tramweg-Maatschappy (Ginneken-Breda).

Unter der Firma „Ginnekensche Tramweg-Maatschappy“ hat sich eine Gesellschaft constituirt, welche den Bau und Betrieb einer Trambahn zwischen Ginneken, Breda und den Nachbargemeinden bezweckt.

Das Gesellschaftscapital beträgt 68 000 fl., vertheilt in 136 Actien à 500 fl.

Friesche Steamtramway-Company.

In London hat sich unter der Firma „Friesche Steamtramway-Company“ eine Gesellschaft constituirt, welche den Bau von Trambahnen in der nördlichen Hälfte der Provinz Friesland zum Zweck hat.

Groningen-Roodeschool.

Der seitens der Deputirten-Staaten von Groningen gestellte Antrag, dem Herrn Oving in Rotterdam für den Bau einer Dampftrambahn von Groningen nach Roodeschool eine Subvention zu verleihen von 36 000 fl., wurde seitens der Provinzial-Staaten abgelehnt.

Schweizerische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1882.

Herausgegeben vom Schweizerischen Post- und Eisenbahndepartement.

Nach Inhalt dieser kürzlich erschienenen Statistik befanden sich am Schluss des Jahres 1882 in der Schweiz 2 820 km Eisenbahnen incl. Tramways im Betriebe. Hierin sind inbegriffen: 10 km Bahn, im Ausland belegen, aber von Schweizer Gesellschaften betrieben; 63,5 km, in der Schweiz von ausländischen Bahnen mitbetrieben; 83,5 km Specialbahnen; 2,1 km Seilbahnen und 22,8 km Tramways. Die von zwei oder mehreren Bahnen gemeinsam benutzten Strecken sind jedoch nur in einfacher Länge gerechnet.

Die Betriebslänge beziffert sich auf: Centralbahn 394 km, Emmenthalbahn 46 km, Gotthardbahn 266 km, Jura-Bern-Luzern 359 km, Nordostbahn 689 km, Schweizer Westbahn 618 km, Tössthalbahn 40 km, Vereinigte Schweizerbahnen 314 km und Wädenswyl-Einsiedeln 17 km; die Specialbahnen zusammen besassen 86 km Betriebslänge.

In den nachfolgenden Daten beschränken wir uns darauf, die End- resp. Durchschnittszahlen in der Reihenfolge des statistischen Werkes zu reproduciren.

Anlagecapital: einbezahltes Geld für Normalbahnen 1 012 674 589 Frcs., für Specialbahnen 17 378 800 Frcs.; Summe der Baukosten für Normalbahnen 926 529 888 Frcs., für Specialbahnen 17 388 531 Frcs. Letzteres ergiebt pro Kilometer Bahnlänge 351 964 resp. 211 419 Frcs.; von Normalbahnen war die theuerste die Gotthardbahn mit rund 898 200 Frcs. pro Kilometer, die billigste die Bern-Luzerner Strecke mit 108 200 Frcs. und von Specialbahnen die theuerste Arth-Rigi (486 100 Frcs.), die billigste Rigi-Scheidegg (9 100 Frcs.).

Rollmaterial: Locomotiven 595 (davon 577 nach Adhäsions- und 18 nach Specialsystem), Personenwagen 1 702 (wovon 266 Coupéwagen) mit 4 302 Achsen und 76 207 Sitzplätzen, 8 720 Lastwagen (davon nur 1 014 ohne Bremse) mit 17 519 Achsen und 89 666 t Tragkraft.

Leistungen: Locomotiven 15 400 626 Locomotivkm (davon auf Specialbahnen 246 758 km), darunter 213 246 Leerkm; Personenwagen 90 110 151 Achskm, Lastwagen 191 781 907 Achskm.

Es wurden transportirt: 22 657 948 Personen mit 498 772 056 Personenkm (jeder Reisende fuhr durchschnittlich 22 km und 30,93 pCt. der Sitzplätze wurden ausgenutzt); ferner 92 394 t Gepäck; 126 182 t Gewicht an lebenden Thieren und 6 147 691 t an Gut aller Art. Diese legten im Ganzen 345 253 672 Tonnenkilometer zurück, wobei 1 t durchschnittlich 54,23 km durchfuhr und 31,23 pCt. der Tragkraft ausgenutzt wurden. Unter dem Gut befanden sich, nach Procenten gerechnet: Lebensmittel 29,84; Brennmaterial 18,61; Baumaterial 21,21; Rohstoffe und Fabrikate der Metallindustrie 8,05, der Textilindustrie 5,69, der Gerberei 1,14, der Glas- und Thonfabrikation 0,82, der Papierfabrikation 1,34; Hülfsstoffe für Landwirthschaft und Industrie 9,00 und an diversen Gütern 1,83 pCt.

Einnahme: Personentransport 27 338 297 Frcs., d. i. pro Kilometer Bahnlänge 9 963 Frcs. und pro Reisenden 1,21 km (43,01 pCt. der gesammten Transporteinnahme); für Gepäck 2 047 505 Frcs., für Thiere 1 421 446 Frcs., für Güter 32 716 198 Frcs., zusammen für transportirtes Gut 36 185 149 Frcs. oder pro Kilometer Bahnlänge 13 187 Frcs., pro Tonne Gewicht 5,68 Frcs., pro Achskilometer 16,08 Frcs. — die diversen Einnahmen dazu gerechnet, ergiebt eine Gesammt-Betriebseinnahme von 69 445 665 Frcs., d. i. pro Kilometer Bahnlänge 25 308 Frcs.

Ausgabe. Betriebsausgaben: Allgemeine Verwaltung 1 901 625 Frcs., Bahnunterhalt 8 958 741 Frcs., Expeditionsdienst 9 663 715 Frcs., Fahrdienst 11 002 341 Frcs. oder resp. 6,03, 28,42, 30,65 und 34,90 pCt. der directen Betriebsausgaben; sonstige Ausgaben 4 391 277 Frcs. oder 12,23 pCt. Gesammtausgabe 35 917 699 Frcs. = 51,72 pCt. der Roheinnahme oder pro Kilometer Bahnlänge 13 090 Frcs. Ausgabe.

Betriebsüberschuss: im Ganzen 33 527 966 Frcs. = 48,28 pCt. der Roheinnahme oder pro Kilometer Bahnlänge 12 218 Frcs. (d. h. bei den Normalbahnen 12 468 Frcs., bei den Specialbahnen 4 517 Frcs durchschnittlich). Hierzu Saldo aus dem Vorjahr, Zinsen und sonstige Revenuen, erhöht sich der Betrag auf 42 711 043 Frcs.

Verwendung des Ueberschusses: zur Anleiheverzinsung 25 362 112 Frcs., zu Rücklagen 5 043 445 Frcs., zu Dividende 6 807 658 Frcs., für sonstige Zwecke 3 647 741 Frcs., im Ganzen 40 860 956 Frcs.; für das folgende Jahr bleibt ein Saldovortrag von 1 850 087 Frcs.

Rentabilitätsverhältnisse: Das Anlagecapital war im Jahresdurchschnitt zu 966 113 597 Frcs. zu veranschlagen und hat sich im Mittel zu 3,47 pCt. desselben die Höhe des Reinertrages belaufen; die grösste Höhe erreichte dabei von Normalbahnen die Linie Zürich-Zug-Luzern der Nordostbahn (7,11 pCt.),

von Specialbahnen die Rigibahn (7,39 pCt.), den geringsten Betrag von Normalbahnen die Linie Wald-Rüti der Vereinigten Schweizerbahnen (— 3,03 pCt.), von Specialbahnen die Linie Rigi-Scheidegg (— 6,93 pCt.). Die Anleihen wurden mit 3,81 bis zu 7 pCt. (im Durchschnitt 4,33 pCt.) und die Actien, soweit sie Dividende brachten, mit 0,71 pCt. (Schweizer Westbahn) bis zu 8 pCt. (Rigibahn) verzinst; mit Zuhülfenahme von Subventionsbeträgen stellt sich der Durchschnitt der gesammten Verzinsung auf 2,95 pCt.

Nach der Generalbilanz stellten sich die noch nicht eingezahlten Capitalien auf zusammen 8 087 011 Frcs. (an Actien, Subventionen und Anleihen); die Bilanz selber schliesst in Debet und Credit gleichlautend mit 1 091 109 768 Frcs. ab.

Für die Reservefonds wird ein Gesammtbestand von 5 720 430 Frcs., für die Erneuerungsfonds ein solcher von 13 325 562 Frcs. zum Jahresschluss 1882 nachgewiesen und an besonderen Fonds noch ein Betrag von 1 245 272 Frcs. aufgeführt. — Das gesammte Personal an Beamten und Arbeitern zählte 15 533 Köpfe, die an Unterstützungscassen mit zusammen 4 486 370 Frcs. Vermögensbestand betheiligt waren.

An Unfällen sind 22 Zusammenstösse (3 auf freier Bahn), 61 Entgleisungen (22 auf freier Bahn) und 193 sonstige Unfälle angegeben; dabei wurden getödtet 5 Reisende, 23 Bahnbedienstete, 29 dritte Personen, verletzt 21 Reisende, 55 Bahnbedienstete, 23 dritte Personen. Eigenes Verschulden traf dabei: von Reisenden 4 todte und 10 verletzte, von Bahnbediensteten 22 todte und 43 verletzte, von dritten Personen 29 todte und 20 verletzte. Der Procentsatz dabei stellt sich für 1 Million Reisende auf 0,22 getödtete und 0,93 verletzte.

Von der baulichen Länge ad 2 698 km waren 279,7 km doppelgeleisig; von 129,3 km war der Betrieb angepachtet, von 131,5 km verpachtet und 114,3 km Strecke wurden von zwei resp. mehreren Gesellschaften gemeinsam benutzt.

In Betreff der für weitere Kreise interessanten Ergebnisse des Betriebes der Drahtseilbahnen und der Tramways behalten wir uns ein besonderes Referat vor.

Miscellen.

Die Tehuantepec Schiffseisenbahn.

Die Aussenvorarbeiten für die Eads Schiffseisenbahn sind jetzt vollständig beendet und vom Oberingenieur van Brocklin dem Comité in Newyork übergeben. Mit einem zahlreichen Stabe von Hilfsingenieuren sind diese Arbeiten vom 20. März bis 17. August 1883 ausgeführt und haben sehr gute Resultate ergeben.

Die Gesammtlänge der Bahn von Minatitlan bis Salina Cruz beträgt 135 Miles. Die ersten 60 Miles liegen im fruchtbaren, ebenen Alluvialboden, dann folgen 20 Miles in steter Steigung bis zu einem weiten Hochthale am Fusse der Gebirgskette, welche dem Isthmus entlang läuft. Hier sind einige, aber nicht zu bedeutende Schwierigkeiten zu überwinden.

Die Bergstrecke ist 30 Miles lang und hat auf 12 Miles Länge eine Steigung von 1 : 100 zu überwinden. Die Endstrecke der Bahn ist wieder horizontal.

Leistungen der Feuerlöschanstalten in Paris und Berlin im Jahre 1882.

Einem im „Génie Civil“ (15. Mai 1883) enthaltenen Aufsatze „Les incendies à Paris“ und dem Geschäftsbericht der Verwaltung der Feuerwehr von Berlin pro 1882 sind die folgenden Nachweise und Zusammenstellungen über die Brandfälle in Paris und Berlin im Jahre 1882 entnommen.

In Paris betrug die Gesammtzahl der Brände 2 738, davon waren gewöhnliche Schornsteinbrände 1 739, ferner Grossfeuer 19, Mittelfeuer 267 und Kleinfeuer 696, von letzteren wurde nur in 396 Fällen die Thätigkeit der Feuerwehr in Anspruch genommen.

Versichert waren in 982 Fällen die Immobilien und in 751 Fällen die Mobilien, während in 54 Fällen die Immobilien und in 229 Fällen die Mobilien nicht versichert waren.

Die Gesammtsumme der gezahlten Feuerentschädigung hat 7 729 315 Frcs. (6 183 452 *M.*) betragen, von diesen fallen aber allein auf 274 Brände = 7 590 100 Frcs., während die Entschädigung für die grösste Zahl der Brände (703) nur 139 215 Frcs. betrug.

In Berlin betrug die Gesammtzahl der Brände 1 566, davon 1 022 ohne Alarmirung der Feuerwehr, Grossfeuer (mindestens 2 Spritzen) 23, Mittelfeuer (1 Spritze thätig) 71, Kleinfeuer 450, unter letzteren 36 Schornsteinbrände.

Die Gesammtversicherungssumme in Berlin beträgt für Immobilien 2 072 151 500 *M.*, für Mobilien 1 708 986 626 *M.*, zusammen 3 781 138 126 *M.* Für obengenannte Brandfälle sind entschädigt seitens der städtischen Feuersocietät für die Immobilien 392 974,4 Mark, von 30 Versicherungsgesellschaften für Mobilien 1 644 356,33 Mark, Summa 2 037 330,73 *M.*

Ein wesentlicher Theil der Entschädigung u. z. 880 000 *M.* wurde für den Brand der Hygiene-Ausstellung geleistet.

Emaille von Asbest.

Pulverisirtes Asbest wird von M. Erichson in Kopenhagen zur Anfertigung von Ueberzügen von Röhren, Mauern und Holzwerk verwandt. Asbestpulver wird zu dem Zwecke mit auflösenden Salzen (Silicat von Potasche) und Mineralöl oder anderen Farben zu einer breiartigen Masse gemischt und mit einem Pinsel auf den zu deckenden Gegenstand aufgetragen. Dieser Anstrich widersteht dem Sauerstoff der Luft und der Einwirkung von Hitze, Wärme und Dampf und kann angewandt werden auf Holz, Gas- und Wasserröhren oder auf dem Mauerwerk der Gebäude. Alle zu streichenden Objecte müssen vor dem Anstrich mit Seife und heissem Wasser gereinigt werden.

Man hat auch die Asbestemaille zum Anstrich von Kesseln angewandt, um einer zu grossen Erwärmung einzelner Platten vorzubeugen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

VIII. Nachtrag zum Betriebs-Reglement.

(Sofort gültig.)

In der Verordnung vom 1. Juli 1880, betreffend die Regelung des Transportes explodirbarer Artikel auf Eisenbahnen (Anlage E des Vereins-Betriebs-Reglements) ist, zufolge ministeriellen Erlasses vom 1. Februar d. J. unter litt. b des § 10 als zweites Alinea zuzusetzen:

„Sendungen von Sprengmitteln, welche in das im Reichsrathe vertretene Ländergebiet eingeführt, durch dasselbe durchgeführt oder aus demselben ausgeführt werden sollen, müssen mit Geleitscheinen versehen sein, deren Ausfertigung beim Ministerium des Innern anzusuchen ist.“

und in dem dritten (bisher zweiten) Alinea zwischen „Bezirksbehörde“ und „auf Grund der“, nach einem Komma hinter dem ersteren Worte, einzuschalten:

„im Polizeirayon von Wien, Prag, Lemberg, Krakau und Triest von der landesfürstlichen Polizeibehörde“.

Berlin, im Februar 1884.

Die geschäftsführende Direction des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Simon. (372)

I. Firmen-Aenderung.

Oberschlesische Eisenbahn. Auf Grund des zur Ausführung des Gesetzes vom 24. Januar d. J., betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat, ergangenen Allerhöchsten Erlasses vom 24. Jan. d. J. wird vom 1. März d. J. ab

1. die unterzeichnete, auf Grund des landesherrlichen Erlasses vom 13. October 1856 (Gesetz-Sammlung Seite 864) eingesetzte „Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn“ die Firma: „Königliche Eisenbahn-Direction“ führen;

2. das Rechte-Oder-Ufer- und das Posen-Creuzburger Eisenbahnunternehmen mit den von uns verwalteten Strecken unter der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Breslau zu einer gemeinsamen Verwaltung vereinigt,

3. im Bezirk der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Breslau und von derselben ressortirend je ein Königliches Eisenbahn-Betriebsamt in Breslau und in Posen neu errichtet.

Die Bezirke dieser beiden neu zu errichtenden Betriebsämter werden folgende Strecken umfassen:

a) der Bezirk des Eisenbahn-Betriebsamts zu Breslau:
das Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahnunternehmen;

b) der Bezirk des Eisenbahn-Betriebsamts zu Posen:
das Posen-Creuzburger Eisenbahnunternehmen.

Die in Breslau und Posen gegenwärtig bereits bestehenden Betriebsämter werden folgende Strecken umfassen:

c) der Bezirk des Eisenbahn-Betriebsamts zu Breslau: die Strecken Schebitz-Breslau-Cosel, Brieg-Neisse, Groschowitz-Gross-Strehlitz-Peiskretscham-Borsigwerk und Peiskretscham-Laband;

d) der Bezirk des Eisenbahn-Betriebsamts zu Posen: die Strecken Stargard-Posen, Posen-Thorn, Inowrazlaw-Bromberg und Inowrazlaw-Montwy.

Auf den von den Betriebsämtern ausgehenden amtlichen Schriftstücken haben dieselben ihrer Firma in Klammer den Zusatz:

ad a) Breslau-Dzieditz,
„ b) Posen-Creuzburg,
„ c) Breslau-Cosel
„ d) Stargard-Posen

beizufügen. Die Adressen auf den an die Betriebsämter zu richtenden Schriftstücken sind mit den entsprechenden gleichen Zusätzen zu versehen.

Auch den neu zu errichtenden Betriebsämtern liegt — wie den bereits bestehenden — nach Massgabe der durch den Allerhöchsten Erlass vom 24. November 1879

genehmigten Organisation der Staatseisenbahnverwaltung (publicirt im Reichs- und Staatsanzeiger vom 26. Februar 1880) die Erledigung aller Geschäfte der laufenden Bau- und Betriebsverwaltung ob, soweit dieselben nicht organisationsmässig der Direction oder dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten vorbehalten sind; sie vertreten innerhalb ihres Geschäftsbezirks in den zu ihrer Zuständigkeit gehörigen Angelegenheiten die Verwaltung selbstständig, so dass sie auch ohne besonderen Auftrag durch ihre Rechtshandlungen, Verträge, Processe, Vergleiche etc. für die Verwaltung Rechte erwerben und Verpflichtungen übernehmen, und haben in Angelegenheiten der ihnen übertragenen Geschäfte alle Befugnisse und Pflichten einer öffentlichen Behörde.

Beschwerden über die Verfügungen und Anordnungen der Eisenbahn-Betriebsämter sind instanzmässig an die Königliche Eisenbahn-Direction zu Breslau zu richten.

Demgemäss sind, wie wir zur Verhütung von Verzögerungen und Nachtheilen wiederholt besonders hervorheben, Anträge in den von den in Betriebsämtern ressortirenden Angelegenheiten der laufenden Bau- und Betriebsverwaltung nicht an die Direction, sondern an die betreffenden Königlichen Eisenbahn-Betriebsämter und Beschwerden über die von den letzteren erlassenen Bescheide und Anordnungen nicht an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten, sondern „an die Königliche Eisenbahn-Direction zu Breslau" zu richten.

Breslau, den 6. Februar 1884.
Königl. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (373)

II. Eröffnungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Nach einer Mittheilung der Direction der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn wird am 15. d. Mts. die an der Mährisch-Schlesischen Nordbahn zwischen den Stationen Olmütz und Sternberg gelegene für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete Haltestelle Boniowitz für den Eilgut-Verkehr eröffnet werden. Von der Eilgutbeförderung von und noch Boniowitz sind solche Gegenstände ausgeschlossen, zu deren Ver- und Entladung besondere Hilfsmittel erforderlich sind.

Berlin, den 13. Februar 1884.
Die geschäftsführende Direction
Simon. (374)

III. Güterverkehr.

Rheinisch - Westösterreichisch - Ungarischer Eisenbahn-Verband. Am 15. Februar d. J. tritt für die Beförderung von Bleiglätte in Ladungen von 10 000 Kilogramm oder bei Zahlung der Fracht für dieses Quantum pro Wagen ab Zditz (Station der Böhmischen Westbahn) nach Brohl ein Ausnahmefrachtsatz in Wirksamkeit, welcher 3,31 ℳ pro 100 Kilogramm beträgt.

Köln, den 13. Februar 1884.
Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (375)

Main-Neckar-Bahn. Am 10. d. M. treten für Rohproducte (Steine, Erde, Erze, Kohlen etc.) im Verkehre sämmtlicher Stationen der Main-Neckar-Bahn untereinander sowie mit Sachsenhausen Staatsbahn neue ermässigte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen.

Darmstadt, den 7. Februar 1884. (376)
Direction der Main-Neckar-Bahn.

Königl. Eisenb.-Directionsbezirk Frankfurt a/M. und Main - Neckar - Eisenbahn. Zum Wechselgütertarife vom 1. Mai 1883 tritt am 10. Februar cr. der I. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält neue ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Rohproducte im Verkehre der Main-Neckar-Bahn-Stationen mit Castel, Hanau, Höchst a/M. und Wiesbaden Staatsbahn.

Darmstadt, den 6. Februar 1884. (377)
Direction der Main-Neckar-Bahn.

Mit Wirksamkeit vom 10. Februar d. J. ab gelangen im **Bayerisch - Sächsischen Güterverkehre** für Spreusendungen von den Stationen Friedberg, Landsberg, Mering, Nördlingen und Schwabhausen der Bayerischen Staatsbahn nach Annaberg, Chemnitz, Gera, Glauchau, Greiz, Reichenbach i/V. und Zwickau Ausnahmefrachtsätze zur Einführung, welche vorläufig bis Ende des Jahres 1884 Giltigkeit haben und über deren Höhe die betheiligten Expeditionen Auskunft ertheilen.

Dresden, den 5. Februar 1884.
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky. (378)

Am 15. Februar 1884 treten für den Transport von Gütern des **Specialtarifs III** zwischen der Station Grunewald der Berliner Ringbahn einerseits und den Stationen Bischofswerda, Dornreichenbach, Leuben, Naunhof, Oberneukirch, Riesa und Schirgiswalde der Sächsischen Staatsbahn andererseits directe Frachtsätze in Kraft, welche bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren sind.

Dresden, am 8. Februar 1884. (379)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Güterverkehr Deutschland - Frankreich. Mit Gültigkeit vom 15. Februar d. Js. tritt ein Nachtrag 4 zu Theil III des Süddeutsch-Französischen Gütertarifs (Verkehr mit Deutschland) vom 15. Juli 1881 enthaltend ermässigte Frachtsätze für Holz (A. T. 4) in Kraft. Preis 50 ₰.

Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirection. (380)
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Station Kottenforst wird vom 15. Februar cr. ab mit directen Frachtsätzen in den sowohl im **Rheinischen Nachbar-Güter-Verkehr** als im Local-Verkehr der unterzeichneten Verwaltung bestehenden Ausnahmetarif E für Basaltsteine, Thonerde etc. aufgenommen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betreffenden Güter-Expeditionen Auskunft. (381)

Köln, den 13. Februar 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische).

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 21. Februar 1883 wird veröffentlicht, dass sich die darin zugesicherte Frachtrückvergütung von 14 ℳ pro Ladung **Eisen** und **Stahl** des Specialtarifs II vom 1. April d. J. ab um denjenigen Betrag vermindert, um welchen die z. Zt. giltigen **Frachtsätze für Zwickau-Berlin** etc. von diesem Zeitpunkte ab werden ermässigt werden.

Dresden, am 7. Februar 1884.
Königliche Generaldirection (382)
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Mit dem 10. Februar cr. treten innerhalb der Staatsbahntarife **Hannover** resp. **Oldenburg-Bromberg** Ausnahmesätze für Stärke aller Art, Stärke- und Kartoffelmehl, Traubenzucker (Glykose), Stärkezucker, auch Traubenzucker-Syrup und Stärkesyrup, zum Export bestimmt, im Verkehre zwischen Station Kreuz des Bezirks Bromberg einerseits und Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Hamburg und Harburg des Bezirkes Hannover, sowie Brake, Elsfleth und Nordenhamm der Oldenburgischen Staatsbahn andererseits in Kraft. (383 J)

Bromberg, den 4. Februar 1884.
Königl. Eisenbahn-Direction.

Belgisch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband. Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. wird die Station Lissa der Oesterreichischen Nordwestbahn mit den für Prag bestehenden Ausnahme-Frachtsätzen für Twist in den Ausnahme-Tarif vom 10. November 1882 aufgenommen.

Köln, den 13. Februar 1884. (384)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische).

Hessische Ludwigsbahn. Zum **Hessisch-Pfälzischen Gütertarife** vom 1. October 1881 erscheint am 1. April der 10. Nachtrag. Derselbe enthält erhöhte Frachtsätze für Gustavsburg und kann vom genannten Tage ab durch unser Tarif-Bureau, welches zwischenzeitlich über die neuen Frachten Auskunft ertheilt, zum Preis von 5 ₰ bezogen werden.

Mainz, den 7. Februar 1884. (385)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Special-Direction.

Am 15. Februar cr. tritt für den directen Verkehr zwischen **diesseitigen** und **Hessischen Stationen einer-** und Station **Cronberg** der Cronberger Bahn **andererseits** ein neuer Tarif in Kraft, der den bisher bestandenen Tarif wischen der Homburger und Cronberger Bahn nebst Nachtrag vom 1. September 1877 vollständig aufhebt.

Soweit durch den neuen Tarif Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 31. März in Kraft. An Stelle der im alten Tarif enthaltenen Frachtsätze für die Vieh- etc. Beförderung, welche ebenfalls noch bis 31. März cr. bestehen bleiben, treten von da ab keine neuen.

Frankfurt a/M., den 1. Februar 1884.
Die Königl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a/M., (386)
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Im Güterverkehr **Frankfurt a/M.-Braunschweig** werden die Entfernungen und Frachtsätze zwischen den Stationen der Strecken Drewitz - Sangerhausen sowie Schlettau-Leinefelde einer- und Oschersleben (Br.) andererseits aufgehoben und findet Abfertigung der Transporte zu den im Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Magdeburg bestehenden gleichen Sätzen auf Station Oschersleben (M. H.) statt.

Frankfurt a/M., den 6. Februar 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction. (387)

Deutsch-Belgischer Güter-Verkehr. Die neu eröffneten Stationen Clabecq und Virginal der Belgischen Staats-Eisenbahnen werden mit Gültigkeit vom 15. Februar cr. mit directen Frachtsätzen in den Deutsch-Belgischen Güter-Verkehr aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die Güter- und Eilgut-Expeditionen, sowie das Tarifbüreau der unterzeichneten Direction.

Köln, den 13. Februar 1884. (388)
Namens der Verbands-Verwaltungen:
Königl. Eisenbahn-Direction (linksrheinische).

Die im **Böhmischen Braunkohlen - Verkehre nach Deutschland** via Bodenbach bezw. via Mittelgrund für die Station Oschersleben der Braunschweigischen Eisenbahn bestehenden Frachtsätze kommen nach erfolgter Vereinigung der Braunschweigischen Station Oschersleben mit der Station Oschersleben des Directionsbezirks Magdeburg in Wegfall und es erfolgt die Abfertigung von Sendungen nur nach der gleichnamigen

Station der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Magdeburg.
Dresden, den 6. Februar 1884.
Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, (389)
als geschäftsführende Verwaltung.

Steinkohlen-Verkehr mit Belgien. Die Station Stunbuffel der Belgischen Staatsbahn wird mit Gültigkeit vom 15. Februar cr. in den Ausnahmetarif für Steinkohlen, Kokes und Briquettes für den Verkehr von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) und Stationen der Aachen-Jülicher Eisenbahn nach Stationen der Belgischen Staatsbahn und mehreren anderen Belgischen Bahnen vom 15. Februar 1877 und zwar mit den für die Station Opwyck bestehenden Frachtsätzen aufgenommen.
Köln, den 10. Februar 1884. (390)
Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische).

Mit dem 10. Februar cr. tritt im **Schlesisch-Süddeutschen Verbande** für Glassandtransporte von Hohenbocka, Station des Directionsbezirks Erfurt nach Furth i./W., Station der Bayerischen Staatsbahn, ein Ausnahmefrachtsatz von 1,36 ℳ pro 100 kg in Kraft.
Breslau, den 9. Februar 1884. (391)
Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn,
im Namen der Deutschen Verbands-Verwaltungen.

Nord - Ostsee - Hannover - Thüringischer Verband. Im Verkehr zwischen den diesseitigen Stationen Luckenau und Teuchern einerseits und Leubingen, Station des Eisenbahn-Directions-Bezirks Magdeburg andererseits sind directe Frachtsätze in Kraft getreten.
Näheres ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.
Erfurt, den 8. Februar 1884. (392)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Die im Nachtrag I zum **Südwestrussisch-Norddeutschen Verband - Gütertarif** vom 2. Mai 1882 n. St. bei Berlin und Cüstrin für Mais (Kukuruz) angegebenen Frachtsätze werden für die Zeit vom 9. Februar cr. bis zum 31. Juli cr. ermässigt und zwar für Berlin von 2,41 ℳ auf 2,26 ℳ und für Cüstrin von 2,17 ℳ auf 1,97 ℳ.
Bromberg, den 9. Februar 1884. (393J)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Vom heutigen Tage ab bis zum 31. Juli 1884 gelten im **Weichsel-Eisenbahn-Verbande** die im Nachtrage III zu Heft II vom 9. April 1883 aufgeführten Frachtsätze für Getreide etc. für den Artikel Mais auch im Verkehr mit Danzig loco mit der Massgabe, dass die Marksätze auf 70 ℳ pro 10 000 kg in minimo erhöht werden:
Auf Disposition des Frachtbrief-Adressaten, die rechtzeitig unter Einsendung des Duplicat-Frachtbriefes bei der Güter-Expedition zu Illowo abzugeben ist, können die für Danzig bestimmten Maissendungen auf den Stationen:
Praust, Hohenstein, Dirschau, Lissau, Simonsdorf, Marienburg, Damerau, Mlecewo, Nikolaiken, Riesenburg, Rosenberg, Sommerau, Dt.-Eylau-Stadt, Dt.-Eylau, Weissenburg, Mortowo, Rybno, Koschlau, Soldau, Illowo
angehalten und gegen Entrichtung der vorstehend für Danzig eingeführten Fracht ohne Reugeld gleichfalls bis zum 31. Juli 1884 ausgehändigt werden.
Danzig, den 9. Februar 1884. (394 J)
Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, als geschäftsführende Verwaltung des Weichsel-Eisenbahn-Verbandes.

Königsberg-Moskauer Verband via Prostken-Grajewo-Brest. Mit Giltigkeit vom 1. Februar cr. n. St. ist die zweite Ausgabe des Verbandtarifs vom 1. Januar 1880 n. St. herausgegeben und bei den Deutschen Verbandstationen zum Stückpreise von 0,35 ℳ käuflich zu haben. Dieselbe enthält neben den bisher publicirten Frachtsätzen noch eine Reihe neuer Sätze sowie die Gleichstellung der Frachtsätze für Oelsaaten mit denen für Getreide im Verkehr mit Stationen der Rjask-Mjasma Bahn.
Bromberg, den 6. Februar 1884. (395 J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Deutsch-Mittelrussischer Eisenbahn-Verband. Güter-Tarif Theil II. Mit dem 1. April 1884 neuen Styls tritt der zweite Nachtrag zu dem Theil II des Deutsch-Mittelrussischen Gütertarifs in Kraft.
Derselbe enthält:
1. Berichtigungen, Ergänzungen und besondere Bestimmungen zu dem Haupttarif und dem 1. Nachtrage zu demselben.
2. Aufnahme neuer Verbandstationen.
3. Frachtermässigungen.
4. Frachterhöhungen.
Exemplare dieses Tarifnachtrages verkaufen die Billet- und Güterexpeditionen der Verbandstationen.
Bromberg, den 4. Februar 1884.
Königl. Eisenbahn-Direction, (396J)
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom heutigen Tage bis zum 31. Juli 1884 werden im Verkehr zwischen den Stationen Danzig lg. Th., Dirschau, Marienburg und Dt.-Eylau einerseits und verschiedenen West- und Ostpreussischen Stationen des diesseitigen Directionsbezirks andererseits Ausnahmetarifsätze für Mais in Quantitäten von je 10 000 kg pro Wagen oder bei Bezahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Wagen eingeführt.
Diese Tarifsätze ergeben im Anschluss an die unterm heutigen Tage im Weichselbahn-Verbande via Mlawa publicirten, ermässigten Tarifsätze für Mais aus Südrussland nach den Stationen der Linie Illowo-Danzig und mit Umkartirung in Dt.-Eylau, Marienburg, Dirschau oder Neufahrwasser ermässigte Gesammtsätze für Mais von Südrussland.
Die neuen Tarifsätze von der Südrussischen Versandstationen ab sind bei den diesseitigen Güter-Expeditionen zu erfahren. (396a J)
Bromberg, den 9. Februar 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction.

Weichsel-Eisenbahn-Verband. Mit dem 13/1. Februar cr. tritt der Nachtrag IV zu Heft III des Weichsel-Eisenbahn-Verband-Tarifs vom 1. December/19. November 1880 in Kraft, welcher ermässigte Getreidefrachtsätze zwischen Stationen der Fastow-Bahn einerseits und Danzig, sowie Neufahrwasser andererseits enthält.
Die Nachträge II und III zu Heft III, giltig vom 9. April/28. März 1883, sowie der durch Bekanntmachung vom 18. August 1883 für Tscherkassy publicirte Frachtsatz werden hierdurch aufgehoben.
Tarifexemplare sind bei den Verbandstationen und der unterzeichneten Verwaltung zum Preise von 0,10 ℳ käuflich zu haben.
Danzig, den 11. Februar 1884. (396b J)
Die Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, Namens der Verband-Verwaltungen.

Südwestrussisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Vom 1./13. Februar a./n. Styls 1884 ab wird der Artikel „Oelkuchen" in den Special-Exporttarif für Getreide etc. von den Stationen der Kursk-Kiewer Bahn nach den Stationen Brody und Podwoloczyska vom 15./27. October a./n. Styls 1883 und in den Special-Exporttarif für Getreide etc. von den Stationen der Moskau-Kursker Bahn nach den Stationen Brody und Podwoloczyska vom 15./27. October a./n. St. 1883 (in diesem Letzteren zu den Frachtsätzen der Gruppe I) aufgenommen.
Wien, den 6. Februar 1884. (397)
Die General-Direction der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlagsverkehr. Für Harze, gemeiner Brauerharz, Colofonium und gereinigtes Fichtenharz werden bis auf weiteres, längstens bis Ende 1884 folgende Frachtsätze im Reclamationswege gewährt:

	5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen	10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach - Landungspl. u. Aussig-Landungsplatz		
nach Hohenelbe	1,24 ℳ	1,11 ℳ
nach Freiheit-Joh. . . .	1,30 „	1,16 „
	pro 100 kg	

excl. 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg. Die Frachtsätze treten 14 Tage nach erfolgter Publication im Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt in Kraft.
Wien, am 8. Februar 1884. (398)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlagsverkehr. Für Getreide werden bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen folgende Frachtsätze im Reclamationswege bis auf weiteres, längstens bis Ende 1884 gewährt: Laube resp. Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz-Reichenberg 0,49 ℳ, -Swarow 0,87 ℳ, excl. 0,05 ℳ Schleppbahngebühr pro 100 kg. Die Frachtsätze treten 14 Tage nach erfolgter Publication im Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt in Kraft.
Wien, am 8. Februar 1884. (399)

Galizisch - Norddeutscher Getreide - Verkehr. Der in dem ab 15. Februar a. c. giltigen Zweiten Nachtrage zum Tarifheft 1 des vorbezeichneten Verkehres sub II auf Seite 11 enthaltene Ausnahmetarif ab Brody transit bezw. ab Podwoloczyska transit nach Deutschen Seehafenstationen transit seewärts findet laut der daselbst enthaltenen Nomenclatur nur auf Transporte von Getreide, Hülsenfrüchten und Oelsaaten Russischer Provenienz Anwendung, demzufolge sind im Inhaltsverzeichnisse auf Seite 2 des erwähnten Nachtrages sub II die Worte „Mahlproducte" bis incl. „Oelkuchenmehl" zu streichen.
Wien, am 9. Februar 1884. (400)
Die Verband-Verwaltungen.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags - Verkehr. Die im Nachtrag II zum Tarif Oesterreich-Laube resp. Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz vom 1. October 1883 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes No. 34 für Garne aller Art haben auch in umgekehrter Richtung Geltung. — Ferner hat der Frachtsatz des Ausnahmetarifes No. 29 für Zucker aller Art für Olmütz nur Giltigkeit für Olmütz der Oe. U. St. E. G., und ist „M. Sch. C. B." zu eliminiren. Die gleiche Ergänzung bezw. Berichtigung hat auch für die Ausnahmetarife No. 30 bezw. No. 27 des Nachtrages I vom 10. Februar 1884 zum Tarif Oesterreich - Aussig - Landungsplatz Heft B vom 1. November 1883 zur Durchführung zu kommen.
Wien, am 8. Februar 1884. (401)

Zum Tarife vom 1. Juni 1877 für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern im **Localverkehr** der Holländischen Eisenbahngesellschaft tritt am 15. d. M. der Nachtrag 11 in Kraft, enthaltend:
1. Ergänzung der Tarifbestimmungen;
2. Aenderungen und Ergänzungen der Güterclassification;
3. Eröffnung der Station Ymuiden für den Versand von „frischen Fischen" als Eilgut;
4. Aufnahme des Artikels „Brennholz" unter die Güter, welche von der Haltestelle Assel expedirt werden dürfen; und
5. Druckfehlerberichtigung.

Amsterdam, 9. Februar 1884. (402)
Die Specialdirection der Holländischen Eisenbahngesellschaft.

Rechtstreeksch - Binnenlandsch - Yl - en Vrachtgoederentarief. Fer verwanging vande bestaande Tarieven voor het vervoer van Yl-en vrachtgoederen, in rechtstreeks-binnenlandsch verkeer is op 1 Februari a. s. in werking getreden een nieuw Tarief voor het vervoer van Yl-en vrachtgoederen in rechtstreeksch verkeer tusschen stations der Nederlandsche Spoorwegen.

Dit Tarief bestaat uit:

Deel I, bevattende de byzondere bepalingen, de classificatie der vrachtgoederen en de vrachtpryzen volgens de afstanden.
Dit deel is reeds geldig van af 1 November 1881.

Deel II, bevattende de afstandswyzers voor het verkeer tusschen de op Nederlandsch grondgebied gelegen stations der Maatschappy tot Exploitatie van Staatsspoorwegen eenerzyds en de overige op Nederlandsch grondgebied gelegen stations anderzyds.

Deel III, bevattende de afstandswyzers voor het verkeer tusschen de op Nederlandsch grondgebied gelegen stations der Nederlandsche Rhynspoorweg Maatschappy, eenerzyds en de overige op Nederlandsch grondgebied gelegen stations, anderzyds.

Deel IV, bevattende de afstandswyzers voor het verkeer tusschen stations der Hollandsche Yzeren Spoorweg Maatschappy, eenerzyds en de overige op Nederlandsch grondgebied gelegen stations anderzyds.

Deel V, bevattende de afstandswyzers voor het verkeer tusschen de stations der Nederlandsche Centraal Spoorweg Maatschappy, eenerzyds en de overige op Nederlandsch grondgebied gelegen stations, anderzyds. (403 D & C)

Utrecht/Amsterdam, Februari 1884.
De betrokken Spoorweg-Maatschappyen.

Speciale Tarieven in rechtstreeksch-binnenlandsch verkeer. Op 1 Februari is in werking getreden een nieuwe uitgave vanden Bundel speciale Tarieven in rechtstreeksch - binnenlandsch verkeer, welke strekt ter vervanging van die van 1 November 1877. (404 D & C)

Utrecht/Amsterdam, Februari 1884.
De betrokken Spoorweg-Maatschappyen.

IV. Personen- und Gepäckverkehr.

Altona - Kieler Eisenbahn - Gesellschaft. Zum Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Schleswig-Holsteinischen Eisenbahn-Verbande vom 1. November 1878 tritt mit Gültigkeit vom 15. Februar cr. ein Nachtrag XIII in Kraft, mit welchem directe Tarifsätze zwischen Gettorf, Station der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn einerseits und Eutin, Neustadt, Ploen und Preetz, Stationen der Altona-Kieler Eisenbahn andererseits zur Einführung gelangen. Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Personen-Expeditionen. (405)

Altona, den 8. Februar 1884.
Die Direction.

V. Generalversammlungen.

Durch Beschluss der Verwaltungsstellen wird die diesjährige ordentliche **General-versammlung der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft** auf

Mittwoch, den 27. Februar, Vormittags 10 Uhr

im Saale des hiesigen Stationsgebäudes anberaumt.

Die geehrten Herren Actionäre werden hiezu unter Hinweisung auf Art. VIII der Statuten mit dem Bemerken eingeladen, dass die Betriebsrechnung und 3 Nebenrechnungen pro 1883 im Bureau der Gesellschaft zur Einsichtsnahme für sie bereit liegen.

Zur Abgabe der Legitimationskarten gegen Vorzeigung der Original-Actien ist Termin auf

Dienstag, den 26. Februar

angesetzt und zwar

Vormittags von 8 bis 12 Uhr im Cassenzimmer zu Fürth,
Nachmittags von 2 bis 5 Uhr im Saale des hiesigen Stationsgebäudes.

Nürnberg, den 7. Februar 1884.
Das Directorium der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft. (406)

VI. Submissionen.

Seeländische Staatsbahnen in Dänemark. Die Lieferung von 1 500 t Stahlschienen mit Verbindungstheilen soll im Submissionsweg vergeben werden.

Lieferungsbedingungen werden im Secretariate der Staatsbahnen auf dem Bahnhofe in Kopenhagen ausgegeben, wo die Offerten bis zum 29. Februar d. J. um 12 Uhr abzugeben sind.

Kopenhagen, den 8. Februar 1884.
Die Direction der Seeländischen Staatsbahnen. (407)

Die Anlieferung der für das Jahr April 1884/85 für die Bahnhofs - Gasanstalten Hainholz bei Hannover und Lehrte erforderlichen Gaskohlen — etwa 4 200 000 kg — soll in öffentlicher Submission am

Montag, den 18. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr

im Büreau der unterzeichneten Behörde verdungen werden.

Offerten sind versiegelt und als solche gekennzeichnet portofrei bis zum Termine einzureichen. Die Bedingungen können in unserer Kanzlei eingesehen, oder auch von derselben gegen 50 ₰ Copialien bezogen werden. (408 J)

Königliches Eisenbahn-Betriebs-Amt (Hannover-Rheine) zu Hannover.

Submission von Metall- und Kurzwaaren etc. Die Lieferung der pro 1884/85 in diesseitigen Werkstätten erforderlichen Ambosse, Zimmermanns-Bleistifte, Brenner, Siederohrdichtmaschinen, Drahtgace, Drahtgewebe, eiserne und messingene Drahtstifte, Feilkloben, messingene Fensterknöpfe, Holzschrauben, Kammzwecken, Ketten, Locomotiv-Kohlenschaufeln, Nägel, Niete, Pinsel, rohe Schraubenmuttern, Englische Schraubenschlüssel, Schraubstöcke und Splinte soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden.

Offerten hierauf sind unter der Aufschrift:
Submissions-Offerte auf Metall- und Kurzwaaren etc.

bis zum 23. Februar 1884, Vormittags 10 Uhr verschlossen und portofrei an das diesseitige Materialienbüreau hier, Fürstenwallstrasse 10 einzureichen, bei welchem auch die Bedarfs-Nachweisung und Bedingungen eingesehen und gegen franco Einsendung von 50 ₰ bezogen werden können.

Magdeburg, den 9. Februar 1884. (409)
Königliche Eisenbahn-Direction.

VII. Vermischte Bekanntmachungen.

Hessische Ludwigsbahn. Die Restauration in dem demnächst zu eröffnenden neuen Centralbahnhof Mainz nebst zugehöriger Wohnung soll verpachtet werden. Die Uebernahmsbedingungen können bei unserem Secretariate eingesehen resp. bezogen werden und sind Offerten unter Beifügung von Qualificationsnachweisen bis längstens 1. April l. J. unter der Aufschrift:

„Submission auf die Restauration im neuen Centralbahnhof Mainz"

an unser Secretariat zu richten.

Mainz, den 7. Februar 1884. (410)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Special-Direction.

No. 3. Jahrgang 1884. Berlin, am 13. Februar 1884.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Expedition bis zum 11. Februar Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von 75 Pfg. zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A C	2	1	Korb	Effecten —	35	1	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
2	A D	106	1	Collo	Maschinentheile —	13	2	Köln	Linksrh. Köln	
3	AK	30081	1	Branntweinfass	leer —	14	3	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
4	A R	348	1	Kiste	kleine ungeschliffene Gläser	11,5	4	Erkrath	„	
5	A S	8	1	Fässchen	leer (neu) —	—	5	Eisenach	Werra-E.	
6	B	—	1	—	hölz. Abflussrohr zu einer Wasserpumpe	2	6	Halle	K.E.-D. Magdeburg	
7	B	2	1	—	gusseis. Ofenkranz —	4,5	7	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
8	B	1015	1	Ballen	gefüllt —	90	8	Köln	Linksrh. Köln	
9	B	8241	1	Pack	Strohpapier —	19	9	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	beschr. Düsseldorf.
10	B M	—	4	Körbe	Glas —	410	10	Vlissingen	Niederländ. Stsb.	
11	B M	23	1	Fass	Petroleum —	187	11	Wetzlar	Rechtsrh. Köln	
12	B & O	842	1	Ballen	gefüllt —	51	12	Köln	Linksrh. Köln	
13	B P / M E	5207	1	—	Kuppelbaum —	—	13	Eisleben	K.E.-D. Frankf. a/M.	
14	B R	—	1	Pack	4 leere Gemüsekörbe	39	14	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
15	B St / B	84	1	—	Decke —	—	15	Holzminden	Braunschweig.	
16	C D W	1	1	Ballen	— —	210	16	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
17	C E	261	1	Kiste	Weisswaaren —	80	17	Stolberg V.	Linksrh. Köln	
18	C E L	953	1	Pack	2 Kindersessel —	4	18	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	beklebt: C. Hochberg Cöln-Münster i/W. Korbwaarenfabrik.
19	C J H	817	1	Fass	Wein —	129	19	Bonn	Linksrh. Köln	
20	D	1221	1	Kiste	? —	51	20	Aachen	„	
21	D G B	5	1	Rolle	Draht —	27	21	Rheinhausen	„	
22	D R	794	1	Fass	— —	15,5	22	Ulflingen	Elsass-Lothring.	
23	D R	2095	1	„	leer —	131	23	Würzburg	Badische Stsb.	
24	E & D	1151	1	Kiste	leer —	18	24	Karlsruhe	„	
25	E M	8717	1	„	— —	112	25	Essen Rh.	Rechtsrh. Köln	
26	E S	18	1	Stück	gebog. Rundeisen, vielleicht Pflasterstampfer	16,5	26	Borken i/W.	K. E.-D. Elberfeld	
27	F	1/2	2	Colli	Oefen —	35	27	Köln	Linksrh. Köln	
28	F	3219	1	Pack	Strohmesser —	6	28	Borken i/W. (?)	K. E.-D. Elberfeld	
29	F B C	676	1	Ballen	? —	12	29	Hagen Eilg.	„	
30	F C	15	1	Kiste	? —	50	30	Barmen	„	
31	F C	32	1	Ballen	Speck —	85	31	Elberfeld St.	„	beschr. Elberfeld.
32	F K	14178	1	—	Spiralfeder —	12	32	Deutz	„	beklebt: Berghausen bei Cronenberg Station Elberfeld.
33	F M G W	7209	1	Fass	Töpferwaaren —	308	33	Bettingen	Elsass-Lothring.	
34	F S	4553/4	2	Kisten	Zündhölzer —	177	34	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
35	F S	3613 / 3609 / 3564	3	„	leere Flaschen —	—	35	Barmen	„	
36	F U M	—	1	Fass	leer —	4	36	Emden	Rechtsrh. Köln	
37	F W	—	8	—	eiserne Rohre —	95	37	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
38	F W G	1497	1	Kiste	— —	135	38	Bettingen	Elsass-Lothring.	
39	G	—	1	Oelfass	leer —	32	39	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
40	G C B	3807	1	—	Wagendecke —	?	40	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
41	G F	2680 / 2619.83 /4	2	—	Bleiblöcke —	114,8	41	Gerstungen	„	auf der Strecke gefunden.
42	G K	4680	1	Fass	leer —	12	42	Mülheim a/Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
43	G N	6021	1	Tonne	Seife —	66	43	Lüdenscheid	„	beschr. Lüdenscheid.
44	G R	8	1	Kistchen	? —	14	44	Obernd.-Schweinf.	Bayer. Staatsb.	Adresse: Weiss Dettingen bei Urach—Hamburg beschrieben.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
45	H	1858	1	Colli	Wassertragen	—	4	45	Berlin Nordbahnh.	Berliner Nordb.	
46	H B	—	1	Pack	6 leere Körbe	—	44	46	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
47	H B M	20038	1	Bierfass	leer	—	24	47	Düsseldorf	„	
48	H H	10306	1	Ballen	gefüllt	—	25	48	Köln	Linksrh. Köln	
49	H H S	260	1	„	Tuch	—	33	49	Aachen	„	
50	H J	611	1	Kübel	Butter	—	22	50	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	
51	[illegible]	2860	1	Fass	leer	—	13	51	Mannheim	Badische Stsb.	
52	J H	—	2	—	Schinken	—	18	52	Duisburg K. M.	Rechtsrh. Köln	
53	J R	19	1	Kübel	leer	—	4	53	Osnabrück	K. E.-D. Hannover	beschr. Bramsche.
54	J S	464	1	Fass	leer	—	148	54	Würzburg	Badische Staatsb.	
55	K	—	2	—	Gusstheile (Deckel)	—	1	55	Nordhausen	K. E.-D. Hannover	
56	K	22	1	Bund	Strohhülsen	—	28	56	Hamburg	„	
57	K P	91	1	Kiste	Platten	—	99	57	Basel	Elsass-Lothring.	
58	L	—	2	Sack	Betten	—	36	58	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	
59	L A F / P O B	1879	1	Fass	leer	—	43	59	Ulflingen	Elsass-Lothring.	
60	L B	4176	1	Kiste	leer	—	46	60	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	beschr. Düsseldorf.
61	L M N	—	1	Bündel offen.	Stahlstangen	—	18	61	Augsburg	Bayer. Staatsb.	
62	M L	1	1	Kiste	?	—	29	62	Aachen	Linksrh. Köln	
63	N L	1603	1	„	gefüllt	—	31	63	Köln	„	
64	O W R	—	1	Ballen	Flachs	—	42	64	Czersk	K. E.-D. Bromberg	
65	P	1420	1	Fass	leer	—	14	65	Plettenberg	K. E.-D. Elberfeld	beschr. Iserlohn.
66	P S	6490	1	Collo	?	—	69,5	66	Berlin	K. E.-D. Erfurt	bez. Stolp i/P.
67	R	443	10	Bund	Wagentheile	—	160	67	Hamburg	K. E.-D. Hannover	anscheinend in einem Sammelwagen ab Hagen.
68	R	—	1	„	Blech (in Tafeln)	—	49,5	68	Königsberg N./M.	Bresl.-Schw.-Freib.	
69	R C & C	8852	1	Kiste	?	—	36	69	Hamburg	K. E.-D. Hannover	bez. München-Berlin. Empf. Lieutnant Wissmann, Berlin, Louisenstr. 20 I.
70	R G	2	1	Ballen	gefüllt	—	4	70	Köln	Linksrh. Köln	
71	S	4	1	Kiste	?	—	49	71	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
72	S	7	2	Fässer	Sardinen	—	10	72	Magdeburg C. B.	K. E.-D. Magdeburg	
73	S	10	1	Pack	Strohmesser	—	5	73	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
74	S B	10	1	—	Ofentheil	—	—	74	Wiesloch	Badische Stsb.	
75	S F	5306	1	Kiste	Manufacturw.	—	35	75	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
76	S H M	5745	1	„	Zündhütchen	—	19	76	Hamburg	K. E.-D. Hannover	bez. Schmalkalden-Hamburg.
77	S L	—	1	Fass	bwll. Garn	—	36	77	Bettingen	Elsass-Lothring.	
78	S M	5892	1	„	leer	—	8	78	Nordhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
79	St.	6	1	Pack	leere Säcke	—	13	79	Düren	Linksrh. Köln	
80	T	1	1	Korb	leer	—	10	80	Charleroi V. B.	Grand Centr. Belge	
81	T	7/9	3	—	Aschenkasten, neu	—	—	81	Eisenach	Werra-Eisenbahn	
82	Th S	284	1	Fass	leer	—	35	82	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
83	T S	257	1	„	Butter	—	26	83	Barmen	„	beschr. B. Rittershausen.
84	V	415	1	Pack	Papier	—	34	84	Maestricht	Grand Centr. Belge	
85	v R F	2043	1	Kiste	Porzellan	—	64	85	Graudenz	K. E.-D. Bromberg	
86	V S F	6002	1	Ballen	gefüllt	—	120	86	Köln	Linksrh. Köln	
87	V W	4722	1	—	Pflugeisen	—	7,5	87	Osnabrück K. M.	Rechtsrh. Köln	
88	W	299 od. 292	1	Fass	Petroleum	—	178	88	Offenburg	Badische Stsb.	
89	W B	1004	1	Ballot	Baumwolle	—	16	89	Hechingen	Württemb. Stsb.	
90	W B	4	1	Gemüsekorb	leer	—	5	90	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
91	W B D / 573	1/15	15	Colli	Hohlglas	—	681	91	Hamburg	K. E.-D. Hannover	anscheinend in einem Sammelwagen ab Kohlfurt.
92	W B D / 841	1	1	Collo	Hohlglas	—	80	92	„	„	desgl.
93	W B D / 779	4	1	„	Hohlglas	—	97	93	„	„	desgl.
94	W C	100	1	Kiste	gefüllt	—	72	94	Köln	Linksrh. Köln	
95	W F	45	1	„	leer	—	26	95	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
96	W M	194	1	Erdölfass	leer	—	30	96	Crailsheim	Württemb. Stsb.	
97	W S	109	1	Pack	Pappdeckel	—	36	97	M. Gladbach	Linksrh. Köln	
98	Z / V S	963	10	Kisten	Traubenzucker	—	520	98	Rotterdam Hdt.	Niederländ. Stsb.	
99	X F T	1449	1	Kiste	—	—	127	99	Bettingen	Elsass-Lothring.	
					B. Colli m. Adressen sign.						
100	Dortmund	—	2	Fässer	leer	—	46	100	München Ostbhf.	Bayer. Staatsb	
101	Danzig	—	1	„	leer	—	20	101	Insterburg	K. E.-D. Bromberg	
102	Frdr. Lipper Gerberei u. Schneidemühle Reidnitz	—	1	—	Plan	—	—	102	Teutschenthal	K. E.-D. Frankf. a/M.	
103	Gebr. E.	7895	1	Kiste	gefüllt	—	12	103	Köln	Linksrh. Köln	
104	Gebr. Lederer	3055	1	Bierfass	leer	—	36	104	München Ostbhf.	Bayer. Staatsb.	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
105	Gebr. Müser	8586	1	Bierfass	leer —	32	105	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
106	Gebr. Mghs	3893	1	„	leer —	18	106	„	„	
107	„ „	8162	1	„	leer —	24	107	„	„	
108	Gustav Kocks	—	1	Korb	leere Flaschen —	20	108	Duisburg K. M.	Rechtsrh. Köln	
109	Gütersloh	—	4	Fässer	leer —	97	109	München Ostbhf.	Bayer. Staatsb.	
110	Halbach	—	1	Collo	8 Roster —	20	110	Deutz	K. E.-D. Elberfeld	
111	Janus-Stahl	3	1	Stange	Stahl —	2,5	111	Cottbus	K. E.-D. Erfurt	
112	Johann Hoos in Aufstetten	—	1	Säckchen	Schafwolle —	2	112	Ravensburg	Württ. Staatsb.	
113	Köln	1278	1	—	Decke —	—	113	Trier	Linksrh. Köln	
114	Köln lrh	1575	1	—	Wagendecke —	—	114	Karthaus	„	
115	Paris	1217	1	Koffer	Effecten —	33	115	Köln	„	
116	Pass	60	2	Petrol.-Fässer	leer, retour —	69	116	Ingolstadt	Bayer. Staatsb.	
117	Pelzer & Fils	—	1	—	Privatdecke —	—	117	Oberhausen	K. E.-D. Elberfeld	
118	Rehau	—	1	Fass	leer —	36	118	München Ostbhf.	Bayer. Staatsb	
119	Ruhrthal-Brauerei Brinkmann	5816 5679	2	Bierfässer	leer —	48	119	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
120	Schwechat	—	4	Fässer	leer —	81	120	München Ostbhf.	Bayer. Staatsb.	
121	S D Karlsruhe	162	1	Pack	Thür- oder Fensterrahmen mit eis. Verschlussvorrichtungen	2	121	Karlsruhe	Badische Stsb.	
122	Steinfeld	—	3	Bierfässer	leer —	60	122	München Ostbhf.	Bayer. Staatsb.	
123	Vanesse	1	1	Packet	? —	2	123	Villers la Ville	Grand Centr. Belge	
124	Werl	—	1	Sack	Leinengarn —	8,5	124	Harburg	K. E.-D. Hannover	
125	Werrer Worms	5315	1	Bierfass	leer —	30	125	München Ostbhf.	Bayer. Staatsb.	
126	W. Wertheim	—	1	—	gusseis. Rad zu einem Grubenwagen	7,5	126	B. Borbeck	Rechtsrh. Köln	
					C. Colli m. Nummern sign.					
127	—	1	1	Fass	leer —	30	127	Anvers Nord	Grand Centr. Belge	
128	—	III	20	—	offene Roste —	50	128	Friedrichshafen	Württ. Staatsb.	bekl. Hof.
129	—	III	4	Stäbe	Rundeisen —	68	129	Duisburg K. M.	Rechtsrh. Köln	
130	—	6 oder 9	1	—	Kinderwagen —	19	130	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
131	—	12	1	Fass	leer —	360	131	Anvers Nord	Grand Centr. Belge	
132	—	342 33	1	„	Oel —	194	132	Fröndenberg	K. E.-D. Elberfeld	
133	—	1880	1	Erdölfass	leer —	44	133	Mergentheim	Württ. Staatsb.	
134	—	7357	2	—	Vorsetzer —	—	134	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
135	—	7672	1	Kiste	? —	—	135	Ehrenbreitstein	Rechtsrh. Köln	
136	—	13644	1	—	eis. Wagenrunge —	—	136	B. Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
137	—	29540	1	Fass	Oel —	193,5	137	Düsseldorf	„	
					D. Colli mit Figuren sign.					
138	schwarzes ×	—	1	Pack	20 leere Säcke —	34	138	Nordhausen	K. E.-D. Hannover	
139	rother Strich	2	1	—	eiserne Verzierung —	—	139	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
140	△	53	1	Fass	Eisenwaaren —	311	140	Hamburg	K. E.-D. Hannover	anscheinend in Sammelladung ab Hagen.
141	△ CC	30	1	Kiste	? —	4	141	„	„	
142	△ JAB	—	11 2	Tonnen „	Heringe — „ —	150 300	142	M.-Gladbach	Linksrh. Köln	
143	△ N P	2310	1	Kiste	? —	—	143	Vlissingen	Niederländ. Stsb.	
144	△ W&C AL	648 A	1	„	Bisquits —	64	144	Deutz K. M.	Rechtsrh. Köln	
145	△ J	22176	1	„	Eisenwaaren —	17	145	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
					E. Colli ohne Signatur.					
146	—	—	1	Stab	Bandeisen —	10	146	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
147	—	—	1	Sack	Betten (alte) —	9	147	Karlsruhe	Badische Stsb.	
148	—	—	1	—	Theil einer Bettstelle	1	148	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
149	—	—	4 1 2	— — —	Bretter 5,26 m lang Leiste 4 m lang Latten 2,75 m lang	—	149	Rosslau	K. E.-D. Erfurt	
150	—	—	1	Bund	Draht —	25	150	Hamburg	K. E.-D. Hannover	anscheinend in einem Sammelwagen ab Hagen eingegangen.
151	—	—	1	Pack	Düten —	25,5	151	Aachen T.	Linksrh. Köln	
152	—	—	1	„	Düten —	4	152	„	„	
153	—	—	1	—	Eisenstange —	23	153	Aachen	„	
154	—	—	2	Bund	Eisen —	73	154	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	
155	—	—	2	Stangen	Eisen —	35	155	Elberfeld St.	„	
156	—	—	1	Pack	Eisenblech —	48	156	Seesen	Braunschweig.	
157	—	—	1	„	Eisendraht —	11,5	157	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	
158	—	—	13	Ringe	Eisendraht —	125	158	Westhofen	„	
159	—	—	1	—	Eisenluppe —	65	159	Düsseldorf	„	
160	—	—	3	Fässer	leer	37 33,5 10	160	Ulflingen	Elsass-Lothring.	
161	—	—	1	Erdölfass	leer —	30	161	Ulm trst.	Württemb. Stsb.	
162	—	—	4	Stangen	Flacheisen —	120	162	Gerresheim	K. E.-D. Elberfeld	vermuthlich aus einem grösseren Bündel oder Sack herausgefallen.
163	—	—	1	Bündelchen	Flachs —	1	163	Langwedel	K. E.-D. Hannover	
164	—	—	5	Colli	leere Flaschen —	35	164	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
165	—	—	1	Bund	Gasrohre —	75	165	Soest	K. E.-D. Hannover	
166	—	—	1	—	Grubenschiene —	20	166	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
167	—	—	1	Collo	Hacken (Korst) —	2	167	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
168	—	—	1	Sack	Hanfsaamen —	23	168	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
169	—	—	1	Kiste	Käse —	76	169	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
170	—	—	1	—	Kinderwagen —	16	170	Bad Kissingen	Bayerische Stsb.	
171	—	—	1	Pack	leere Körbe —	17	171	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
172	—	—	1	Korb	leer —	5	172	Dülmen K. M.	Rechtsrh. Köln	
173	—	—	1	—	Koppel —	—	173	Köln	Linksrh. Köln	
174	—	—	1	Korb	Nägel —	50	174	M. Gladbach	„	
175	—	—	2	—	Ofenrohre mit Knie —	—	175	Langendreer	K. E.-D. Elberfeld	
176	—	—	1	Petrol.-Fass	leer —	36	176	Oberhausen K. M.	Rechtsrh. Köln	anscheinend in einem Sammelwagen ab Hagen.
177	—	—	1	—	eiserne Pfanne —	1	177	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
178	—	—	1	—	Privatabsperrgitter —	17	178	Halle	K. E.-D. Magdeburg	
179	—	—	2	Stangen	Quadrateisen —	33	179	Osnabrück K. M.	Rechtsrh. Köln	
180	—	—	1	—	eisernes Rohr —	18	180	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
181	—	—	1	Sack	Rüben —	59,5	181	Freiburg	Badische Stsb.	
182	—	—	1	Bund	Rundeisen —	45	182	Pforzheim	Württemb. Stsb.	
183	—	—	1	Stab	Rundeisen —	15	183	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	bei 80 Pack Säcke ab Köln-Pant.
184	—	—	1	Pack	leere Säcke —	13,5	184	Nörten	K. E.-D. Hannover	
185	—	—	1	Spiritusfass	leer —	—	185	Laskowitz	K. E.-D. Bromberg	
186	—	—	25	—	eiserne Schaufeln —	24	186	Hamburg	K. E.-D. Hannover	anscheinend in einem Sammelwagen ab Hagen eingegangen.
187	—	—	1	—	grosser Schraubenschlüssel	—	187	Giessen	„	im Wagen 16492 Ostb. gefunden.
188	—	—	1	Bund	6 Stück Stabeisen —	52	188	Essen	K. E.-D. Elberfeld	
189	—	—	6	Stück	Tannenbretter —	—	189	Neuss	Linksrh. Köln	

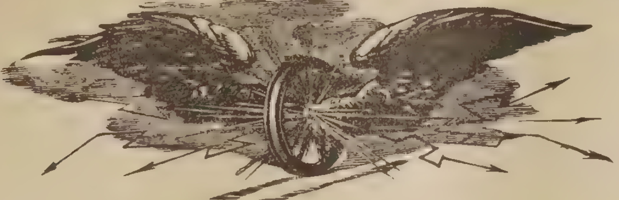
II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	J C	2	1	Bund	Schiefertafeln —	7	1	Kolin	Oe. N.-W.	seit 8/12. 83.
2	J R	—	1	„	leere Säcke —	19	2	Iglau	„	seit 16/1. 84. Lisa Deutschbrod.
3	P	12/I	1	Ballen	alte leere Säcke —	22	3	Chlumec	„	seit 26/1. 84.
4	S	—	1	Bund	10 Stück Schaufeln —	—	4	Königinhof	S.-N. V.	seit 21/1. 84.
5	—	—	1	„	4 eiserne Schüsseln Emailgut	3,5	5	„	„	seit 5/12. 83.
6	—	—	1	Stück	Zahnrad —	2	6	Leitmeritz	Oe. N.-W.	Prag. Seit 2/1. 84.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. iur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 14. 1884.

Zeitung des Vereins



Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pranumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 16. Februar 1884.

Aus der Reichs-Eisenbahnstatistik pro 1880|81 und 1881|82.

Die Besoldungen und sonstigen persönlichen Ausgaben der grösseren Deutschen Bahnen.

Die vom Reichs-Eisenbahnamt veröffentlichte „Uebersichtliche Zusammenstellung der wichtigsten Angaben der Deutschen Eisenbahn-Statistik“ für die Betriebsjahre 1880/81 und 1881/82 enthält in Tabelle XIII, Sp. 20 und 21, interessante Angaben über die an die Beamten und Arbeiter der Betriebsverwaltung gezahlten Besoldungen, Löhne und die sonstigen persönlichen Ausgaben, und zwar reducirt auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge in Sp. 20 und auf 100 000 *M.* Brutto-Einnahme in Sp. 21. Nachstehende Zusammenstellung enthält für die grösseren Deutschen Bahnen die Durchschnittswerthe dieser Verhältnisszahlen für die genannten beiden Betriebsjahre.

Lfd. No.	Bezeichnung der Bahn	Auf 1 km Betriebslänge *M.*	Auf 100 000 *M.* Brutto-Einnahme *M.*
1	Halle-Sorau-Gubener B. . . .	4 357	20 375
2	Rechte Oder-Uferb.	7 197	22 789
3	Oberschlesische B.	8 529	23 679
4	Thüringische B.	8 728	24 952
5	Bergisch-Märkische B.	12 073	25 334
6	Breslau-Schweidn.-Freiburger B.	5 520	25 663
7	Hessische Ludwigsb.	5 847	26 412
8	Preussische Staatsbahnen . . .	8 255	27 438
9	Altona-Kiel und Schlesw. B. . .	5 069	27 553
10	Mecklenburg. Friedrich-Franzb. .	3 800	27 735
11	Märkisch-Posener B.	3 689	27 883
12	Berlin-Görlitzer B.	5 279	27 897
13	Ostpreussische Südb.	4 532	28 303
14	Württembergische Staatsbahnen	5 011	28 443
15	Elsass-Lothringische B.	8 797	28 819
16	Berlin-Hamburger B.	11 440	29 458
17	Badische Staatsbahnen	6 834	30 046
18	Werrabahn	5 004	30 088
19	Lübeck-Büchener B.	10 279	30 990
20	Braunschweigische B.	8 880	31 020
21	Bayerische Staatsb.	5 919	31 107
22	Rhein-Naheb.	8 217	31 120
23	Berlin-Anhalter B.	8 734	31 534
24	Posen-Creuzburger B.	2 805	32 447
25	Berlin-Dresdener B.	5 332	32 636
26	Oldenburgische Staatsb.	3 578	32 661
27	Sächsische Staatsb.	10 688	33 070
28	Main-Neckarb.	17 638	33 764
29	Pfälzische Bahnen	7 468	34 297

Die letzte Columne dieser Zusammenstellung zeigt von No. 1 bis 29 allmälig steigende Zahlen und ist als Massstab zu betrachten für den relativen Umfang der Gehalte, Löhne und sonstigen persönlichen Ausgaben. Diese Ausgaben sind also, unter den grösseren Deutschen Bahnen, verhältnissmässig am niedrigsten bei der Halle-Sorau-Gubener Bahn, am höchsten bei den Pfälzischen Bahnen.

Unfälle auf den Deutschen Bahnen

nach der Reichs-Eisenbahnstatistik in den Betriebsjahren 1880/81 und 1881/82.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt kürzlich veröffentlichten „Uebersichtlichen Zusammenstellung der wichtigsten Angaben der Deutschen Eisenbahnstatistik für die Betriebsjahre 1880/81 und 1881/82“ stellten sich auf den grösseren Deutschen Bahnen (excl. der Bayerischen Staatsbahnen) im Durchschnitt der genannten beiden Jahre die Verhältnisszahlen der beim Betriebe getödteten und verletzten Personen, ausschliesslich der Selbstmörder, folgendermassen heraus:

Lfd. No.	Bezeichnung der Bahn	Auf je 1 Million Zugkilometer	Auf je 1 Million Wagenachskilometer
1	Oldenburgische Staatsb.	2,17	0,08
2	Altona-Kiel und Schlesw. B. . .	2,76	0,09
3	Berlin-Hamburger B.	4,16	0,09

4	Sächsische Staatsb.	3,64	0,10
5	Märkisch-Posener B.	3,64	0,11
6	Berlin-Anhalter B.	3,13	0,12
7	Pfälzische Bahnen	4,08	0,12
8	Ostpreussische Südb.	4,78	0,12
9	Braunschweigische B.	5,98	0,14
10	Halle-Sorau-Gubener B.	7,34	0,16
11	Werrabahn	6,00	0,17
12	Main-Neckarb.	6,93	0,17
13	Posen-Creuzburger B.	6,59	0,18
14	Breslau-Schweidn.-Freiburger B.	8,18	0,20
15	Mecklenburg. Friedrich-Franzb.	6,16	0,21
16	Lübeck-Büchener B.	7,89	0,21
17	Württembergische Staatsb.	7,54	0,23
18	Rhein-Naheb.	7,67	0,26
19	Preussische Staatsbahnen	11,50	0,26
20	Hessische Ludwigsb.	7,30	0,28
21	Berlin-Dresdener B.	10,63	0,28
22	Elsass-Lothringische B.	11,51	0,28
23	Bergisch-Märkische B.	12,09	0,28
24	Berlin-Görlitzer B.	12,86	0,28
25	Oberschlesische B.	17,89	0,28
26	Badische Staatsb.	10,95	0,33
27	Rechte-Oder-Uferb.	17,73	0,33

Die Bahnen sind vorstehend in solcher Reihenfolge aufgeführt, dass No. 1 die verhältnissmässig geringste, No. 27 die verhältnissmässig grösste Zahl von Unfällen auf den grösseren Deutschen Bahnen in den genannten 2 Betriebsjahren ausweist.

Die Bayerischen Staatsbahnen sind in die vorstehende Zusammenstellung nicht aufgenommen, weil auf denselben die Verletzungen von Personen nach anderen Grundsätzen notirt zu werden scheint, wie auf den übrigen Deutschen Bahnen.

Die letzte Columne der vorstehenden Zusammenstellung hat den Massstab für die Gruppirung der Bahnen abgegeben und zwar, insoweit dieselbe für mehrere Bahnen gleiche Verhältnisszahlen enthält, unter Hinzuziehung der vorletzten Columne.

H. T.

Die zweite Berathung des Etats der Preussischen Staatseisenbahnen.

(Fortsetzung aus No. 12.)

Bei der Berathung der Gehaltstitel wurde theils auf Grund eingegangener Petitionen, theils aus eigener Initiative von Abgeordneten eine Anzahl von Wünschen für die Verbesserung der Einkommensverhältnisse der Eisenbahnbeamten vorgebracht und lebhaft erörtert.

Von einem Abgeordneten wurde zur Sprache gebracht, dass von den beiden Directionen in Köln nach verschiedenen Grundsätzen bezüglich der Uebernahme der Privatbahnbeamten in den unmittelbaren Staatsdienst verfahren sei. Die rechtsrheinische Direction habe die Beamten nach Massgabe ihres Gehaltes, die linksrheinische nach ihrer Anciennetät eingeordnet, die erstere gleich alle etatsmässigen Stellen des Büreaudienstes, die zweite nur die Hälfte derselben besetzt. In Folge davon seien bis Februar vorigen Jahres bei der ersteren schon alle Beamten und die Diätare aus den Jahren bis 1876 einschliesslich und ein Theil derjenigen aus den Jahren 1877—1878 etatsmässig angestellt, bei der linksrheinischen Bahn die Diätare nur bis vom Juli 1872. Auch später sei dies Missverhältniss nicht ausgeglichen, vielmehr seien bei Neuanstellungen in diesem Bezirke noch Beamte aus dem rechtsrheinischen eingeschoben und es werde befürchtet, dass auch bei der Neubesetzung der zum 1. April d. J. hinzutretenden Stellen in ähnlicher Weise werde verfahren werden.

Dies stimme nicht mit den früheren Zusagen der Staatsregierung, nach welchen in der Regel die etatsmässigen Stellen bei den verstaatlichten Bahnen mit dem früheren Personale derselben besetzt und demselben die im Privatdienste zugebrachten Jahre angerechnet werden sollten.

Der Regierungscommissar lehnte ein näheres Eingehen auf diese specielle Beschwerde ab, weil das dazu erforderliche Material fehlte und verwies nur darauf, dass die Regulirung der Verhältnisse der verstaatlichten Beamten nach ganz bestimmten Grundsätzen stattgefunden habe. Namentlich sei vorgeschrieben, dass Dienstalter und Gehalt zusammen berücksichtigt werden sollten; wenn das in den zur Sprache gebrachten Fällen nicht geschehen sei — worüber er zur Zeit nicht urtheilen könne — so sei dies nicht richtig. Die Frage bezüglich des Aufrückens der Assistenten in die etatsmässigen Stellen und die Regelung des Verhältnisses zwischen den alten Staatseisenbahn- und den Privateisenbahn-Diätaren unterliege einer nochmaligen allgemeinen Erwägung, welche abzuwarten sein werde.

Auf diese letztere Erklärung wurde auch gegenüber einer Beschwerde der technischen Assistenten bei den rechtsrheinischen Linien der früheren Rheinischen Bahn verwiesen. Diese beklagen sich nämlich darüber, dass, während gleiche Beamte der Köln-Mindener Bahn ohne vorgängiges Examen als Betriebssecretäre oder Eisenbahnsecretäre angestellt sind, sie nur als Zeichner einrangirt sind und vor dem Einrücken in die angegebenen höheren Stellen noch ein Examen machen sollen.

Die Anträge der Regierung auf die Erhöhung der Beamtengehälter wurden im Plenum ebenso wenig, wie dies in der Commission geschehen war, beanstandet. Darnach treten Erhöhungen ein:

bei den Stationsaufsehern und Stationsassistenten auf 1 500 *M.* in minimo und 1 650 *M.* im Durchschnitt, bei gleichbleibendem Maximalgehalte (1 800 *M.*),

bei den Bahnmeistern auf 1 500 *M.* in minimo, 1 800 *M.* im Durchschnitte, 2 100 *M.* in maximo,

bei den Telegraphisten auf 1 500 *M.* in maximo und 1 275 *M.* im Durchschnitt bei gleichbleibendem Minimalgehalte (1 050 *M.*) und

bei den Materialienverwaltern I. Classe auf 3 000 *M.* in maximo und 2 550 *M.* im Durchschnitt, bei gleichbleibendem Minimalgehalte (2 100 *M.*).

Die Gehälter für die in den unmittelbaren Staatsdienst übernommenen Gesellschaftsbeamten aller verstaatlichten Bahnen sind nach denselben Grundsätzen veranschlagt, wie dies bezüglich der 1879/80 verstaatlichten Bahnen im Etat für 1882/83 geschehen ist.

Petitionen um Gehaltserhöhung hatten der Budgetcommission vorgelegen:

von Wagenmeistern auf Gewährung einer Gehaltserhöhung und einer schnelleren Zulage zum Gehalte, letzteres nach einer bestimmten Dienstzeit von 5—6 Jahren,

von Packmeistern auf Erhöhung des Gehaltes und Wohnungsgeldzuschusses,

von Telegraphisten mehrere Petitionen, die eine Gehaltserhöhung, Gleichstellung mit den Reichstelegraphisten oder den Stationsassistenten und Alterszulagen in verschiedener Form fordern,

von ausseretatsmässigen Büreaubeamten ebenfalls mehrere Petitionen, die Vermehrung und bessere Dotirung der Stellen der Betriebssecretäre, Verleihung von etatsmässigen Stellen nach Ablauf einer gewissen Dienstzeit und Erhöhung der Remunerationen der ausseretatsmässigen Beamten verlangen,

von Betriebssecretären um Anerkennung ihrer Stellung als einer in sich abgeschlossenen und Gewährung eines Gehaltes von 1 600—3 000 *M.* und Schutz gegen Benachtheiligung durch Bevorzugung der in den Staatsdienst übernommenen Privatbahnbeamten,

von Canzlisten um Gleichstellung ihrer Gehaltsbezüge mit denjenigen der Canzlisten anderer Königlicher Behörden.

Die Commission hatte bezüglich aller übrigen dieser Petitionen Uebergang zur Tagesordnung beantragt, bezüglich derjenigen der ausseretatsmässigen Büreaubeamten dagegen, dieselbe für erledigt zu erklären mit Rücksicht auf die Mittheilung der Regierung, dass sie mit Erwägung von Massregeln zur Beseitigung der als vorhanden anerkannten Uebelstände beschäftigt sei.

Bei den Verhandlungen wurden von Abgeordneten angeregt:

die Gleichstellung der höheren technischen mit den Verwaltungsbeamten bezüglich der Anciennetät;

die Berücksichtigung der Meilengelder bei der Pensionsbemessung bezüglich der Zugführer und Locomotivführer;

die Versetzung der Zugführer aus der fünften in die vierte Servisclasse;

die zu starke Inanspruchnahme der Locomotivführer auf gewissen Strecken und das zu lange Hinausschieben der Anstellung als etatsmässige Locomotivführer;

die Erhöhung des Gehaltes der Materialienverwalter II. Cl. und der Bahnwärter.

Ueber alle Petitionen wurde Uebergang zur Tagesordnung beschlossen mit Ausnahme derjenigen von Betriebssecretären, welche der Königlichen Staatsregierung in dem Sinne zur Berücksichtigung überwiesen ist, dass das Gehalt der Betriebssecretäre erhöhet wird und derjenigen der ausseretatsmässigen Büreaubeamten und Büreau-Assistenten, welche der Königlichen Staatsregierung zur Erwägung überwiesen ist.

In der Debatte wurden auch die Gehaltsverhältnisse im Allgemeinen berührt.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten selbst bemerkte, — gelegentlich der Frage der Erhöhung des Wohnungsgeldzuschusses der Zugführer — dass der Gedanke ventilirt werde, ob es nicht zweckmässig sein würde, denselben überhaupt wegzulassen und ihn der Beamtenbesoldung zuzuschlagen. Der Wohnungsgeldzuschuss sei seiner Zeit gewährt, weil man die Gehälter als nicht zulänglich erkannte, aber Angesichts der eben stattgefundenen Gehaltserhöhung nicht gleich wieder mit einer umfassenden Erhöhung vorgehen wollte. Indessen werde Niemand bestreiten können, dass der Wohnungsgeldzuschuss in der That nur in sehr wenig Fällen ein Aequivalent für das biete, was er sein solle, es werde also nicht ungerechtfertigt sein, wenn die Frage bei späterer Gelegenheit weiterhin erörtert und zum Austrag gebracht werde.

Während von einigen Seiten eine solche Aenderung — über welche schon jetzt weitere Mittheilungen zu machen regierungsseitig abgelehnt wurde — für zweckmässig gehalten wurde, hoben andere Abgeordnete das Bedenken hervor, dass durch dieselbe voraussichtlich eine Schädigung der in theuren Gegenden stationirten Beamten eintreten würde.

Auch die Beseitigung der Remunerationen und Verwendung der bezüglichen Fonds zu Gehaltsaufbesserungen wurde angeregt.

Mehrfach wurde auf die Nothwendigkeit einer generellen Gehaltsaufbesserung und die Möglichkeit einer solchen bei den hohen Ueberschüssen der Verwaltung hingewiesen.

Bezüglich der Verhältnisse der einzelnen vorerwähnten Beamtenclassen ist aus der Debatte folgendes Wichtigere zu berichten:

Ueber die ausseretatsmässigen Büreaubeamten theilte der Referent der Budgetcommission mit, dass nach deren allseitiger Anerkennung bei diesen Abhülfe für nothwendig gehalten sei und auch von dem Vertreter der Staatsregierung die Uebelstände anerkannt seien und zukünftige Beseitigung derselben in Aussicht gestellt sei. Als ein Hinderniss der Erhöhung des Maximaleinkommens dieser Beamten sei bezeichnet, dass es nicht das Minimaleinkommen der Betriebssecretäre, zu dessen Erhöhung eine Veranlassung nicht vorliege, überschreiten dürfe. Zur Unterstützung der Anträge wurde in der Verhandlung geltend gemacht, dass unter diesen Beamten, die auf einen Bezug von 900—1 350 *M.* Diäten angewiesen seien, sich viele fänden, die schon dem 40. Lebensjahre nahe ständen und Familien zu versorgen hätten. Die Regierung habe in der Commission bereits die Erklärung abgegeben, dass sie in Erwägung ziehe, in welcher Weise diesen Beamten ein Plus von 150 *M.* jährlich zugewendet werden könne. Der Regierungscommissar gab auch in der Plenarverhandlung die Geneigtheit, den Maximalbetrag der Diäten zu erhöhen, zu erkennen.

Bezüglich der Betriebssecretäre wurde hervorgehoben, dass sie vielfach in gleichen Stellungen wie die Eisenbahnsecretäre beschäftigt würden, dass sie durch die vorgenommene Reduction der Eisenbahnsecretärstellen in ihren Aussichten auf Avancement geschmälert seien und dass die Stationsassistenten schon ein Minimalgehalt von 1 500 *M.* hätten (die Betriebssecretäre mit 1 350 *M.*). Von dem Regierungscommissar wurde dagegen hervorgehoben, dass in der That ein so grosser Unterschied zwischen den Leistungen eines Eisenbahnsecretärs und denjenigen eines Betriebssecretärs bestehe, dass also auch ein Unterschied in der Besoldung stattfinden müsse. Die Regierung habe bisher trotz eingehender Erwägung nicht finden können, dass besondere Verhältnisse vorliegen, welche es nothwendig machen, das Gehalt dieser Beamten zu erhöhen, ehe nicht die — bekanntlich von der Regierung in Aussicht genommene — generelle Regulirung aller Beamtengehalte stattfinde; sie werde sich aber einer erneuten Prüfung der Frage nicht entziehen.

Der Referent der Budgetcommission machte noch darauf aufmerksam, dass bei der grossen Zahl der vorhandenen Betriebssecretäre (3 252 nach dem vorgelegten Etat) schon eine geringe Gehaltserhöhung eine grosse Gesammtsumme ergebe.

Ueber die Anträge der Telegraphisten hatte die Budgetcommission deshalb vorgeschlagen zur Tagesordnung überzugehen, weil ihnen durch den Etat bereits eine — vorhin angeführte — Gehaltserhöhung zu Theil werde. Von mehreren Abgeordneten wurde aber wenigstens für die Zukunft eine weitere Erhöhung für nöthig und möglich gehalten.

Wegen der Gleichstellung der höheren technischen und Verwaltungsbeamten bezüglich der Anciennetät war behauptet, dass die ersteren vor den letzteren dadurch benachtheiligt seien, dass die Anciennetät der letzteren von dem Staatsexamen, die der ersteren von der — durchschnittlich 10 Jahre später erfolgenden ersten — Anstellung datire. Es war dabei anerkannt, dass allerdings die technischen Beamten während ihrer Ausbildungszeit Diäten beziehen, die Verwaltungsbeamten nicht, dass aber von den ersteren selbst der Wunsch gehegt werde, ihre Ausbildung in ähnlicher Weise, wie bei den letzteren stattfinden zu lassen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten erklärte darauf, dass er sich, da ihm über diesen Gegenstand vorher eine Mittheilung nicht gemacht sei, nicht definitiv aussprechen können, „aber, sagte er, prima vista will es mir nicht ungerechtfertigt erscheinen, dass der Baumeister, der im Staatsdienst fortwährend beschäftigt wurde und demnächst zur Anstellung kommt, dem Assessor gegenüber gleichbehandelt wird, dass also seine Anciennetät vom Baumeisterexamen ab gerechnet wird. Ich wünsche im Allgemeinen so weit zu kommen, dass diese beiden Kategorien thunlichst gleichgestellt werden, dass also eine Disparität zwischen den administrativen und technischen Beamten in dieser Beziehung nicht mehr vorhanden ist."

Für die Versetzung der Zugführer in die vierte Servisclasse wurde von mehreren Abgeordneten angeführt: die wichtige Stellung desselben, namentlich dass er dem Locomotivführer, der schon in dieser Classe stehe, übergeordnet sei, dass er gewissermassen der Officier sei, der den Zug leite, die Vertrauensperson der Eisenbahnverwaltung etc. Von Seiten der Regierung wurde dagegen geltend gemacht, dass die gewünschte Aenderung weitgehende Folgen für eine Reihe von Beamtenkategorien anderer Ressorts haben werde und deshalb nicht angängig sei.

Der Berücksichtigung der Meilengelder bei der Pensionirung der Locomotiv- und Zugführer sprach sich der Minister der öffentlichen Arbeiten unter der Voraussetzung günstig aus, dass der Finanzminister zustimme. Eine Ueberbürdung der Locomotivführer sollte in den industriellen und Kohlenrevieren — wahrscheinlich den Westfälischen — stattgefunden haben; es war erwähnt, dass die Dienstzeit für den einzelnen Tag häufig 18—19 Stunden betragen habe und in einen Monat 27 Diensttage gefallen seien. Dabei wurde auf die schlimmen körperlichen Folgen solcher Ueberanstrengung und auch darauf hingewiesen, dass kleine Versehen und Ordnungsstrafen wegen solcher die weitere Folge seien und dass diese die Beamten von der definitiven Anstellung ausschliesse.

Der Minister erklärte, dass er die Beschwerde untersuchen werde, er bestritt aber, dass kleine Dienstvergehen, die nicht auf einer grundsätzlichen oder eingewurzelten Fahrlässigkeit oder auf einem anderen tadelnswerthen Grunde beruheten, ein Grund sein könnten, die definitive Anstellung auszuschliessen.

Für die Erhöhung der Gehälter der Materialienverwalter II. Classe war geltend gemacht, dass sie im Wesentlichen dieselbe Arbeit, wie diejenigen I. Classe hätten, was aber vom Regierungscommissar bestritten wurde. (Schluss folgt.)

Der Etat der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen.

Der ordentliche Etat der Sächsischen Staatsbahnen für die Finanzperiode 1884/85 weist eine Einnahme von 66 035 100 *M.* und eine Ausgabe von 38 877 297 *M.* nach, so dass ein Ueberschuss von 27 157 803 *M.* verbleibt. Für die vorangegangene Finanzperiode lauteten die entsprechenden Ziffern: 63 869 550, 38 021 986 und 25 847 564 *M.*; es ergiebt sich also ein Mehrüberschuss von 1 310 239 *M.* pro 1884/85 gegen 1883/84.

Die Einnahmen resultiren aus dem Personen- und Gepäckverkehr 19 112 700 *M.*, Güterverkehr 43 580 000 *M.*, Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter 630 900 *M.*, Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln 1 489 000 *M.*, Erträge aus Veräusserungen 105 000 *M.*, verschiedene sonstige Einnahmen 1 117 500 *M.*, in Summa 66 035 100 *M.*

Die Ausgaben, welche in Summa auf 38 877 297 *M.* berechnet werden, scheiden sich naturgemäss in persönliche (21 215 597 Mark) und sächliche (17 661 700 *M.*). Die ersteren sollen geleistet wesden für:

A. Besoldungen und Gehalte der etatsmässigen Beamten der: allgemeinen Verwaltung mit 959 038 *M.*, Bahnverwaltung mit 2 071 091 *M.*, Transportverwaltung mit 7 393 465 *M.*, Magazinverwaltung (Antheil am Werkstättenetat für Betriebs- und Oberbau-Magazinbeamte) mit 29 443 *M.*, in Summa 10 453 037 *M.*

B. Als andere persönliche Ausgaben werden aufgeführt: Diätarische Besoldungen 1 960 000 *M.*, Stellvertretungen und Commandogebühren 31 200 *M.*, Wohnungsgeldzuschüsse, Theuerungszulagen 31 500 *M.*, Reise- und Umzugskosten 153 000 *M.*, Fahr-, Kilometergelder etc. 840 000 *M.*, Prämien für Ersparnisse 544 800 Mark, Tage- und Accordlöhne 6 063 200 *M.*, Dienstbekleidung und Dienstkleider-Entschädigung 570 000 *M.*, Manco-(Zähl-)Gelder 48 000 *M.*, Gratificationen und Unterstützungen 26 100 *M.*, ärztliche Kosten incl. Krankenbeihilfen 87 000 *M.*, Zuschüsse zu Krankencassen 700 *M.*, Pensionen an Mitglieder der vormaligen Leipzig-Dresdener Krankencasse 75 000 *M.*, Zuschüsse zu Pensions- und Unterstützungscassen 330 560 *M.*, Insgemein 1 500 *M.*, in Summa 10 762 560 *M.*

Die sächlichen Ausgaben sind wie folgt veranschlagt: Allgemeine Kosten 1 640 400 *M.*, Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen: a) Anlagen auf freier Strecke incl. der durchgehenden Hauptgeleise in den Bahnhöfen 2 262 500 *M.*, b) Bahnhofsanlagen 1 717 500 *M.*, c) Telegraphen, Signalvorrichtungen und Zubehör 117 000 *M.*; Kosten des Bahntransports: a) Kosten der Züge 2 274 400 *M.*, b) Unterhaltung der Betriebsmittel 3 049 000 *M.*; Kosten für Erneuerung bestimmter Gegenstände: a) Regelmässige Rücklage in den Erneuerungsfonds 3 301 800 *M.*, b) Erneuerungen, welche direct aus dem Betriebsfonds bestritten werden 109 000 *M.*; Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterunggen und Verbesserungen (übertragbar) 500 000 *M.*, Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen bezl. Beamten 1 048 200 *M.*, Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel 1 641 900 *M.*, in Summa 17 661 700 *M.*

Bei der Veranschlagung des Erträgnisses aus dem Personen- und Gepäckverkehr sind 127 400 000 Personenwagen-Achskilometer mit einem Durchschnittserträgniss von rund 15 ₰ und 2 700 *M.* Nebeneinnahmen zur Berechnung gekommen. Was den Güterverkehr betrifft, so war das bisherige Erträgniss eines Güterwagen-Achskilometers auf 8,9 ₰ zu veranschlagen. Da jedoch eine Herabsetzung der Tarife in Aussicht genommen ist, um die Sächsischen Sätze mit den Preussischen in Einklang zu bringen, so ist das Erträgniss eines Güterwagen-Achskilometers mit nur 8,455 556 ₰ zur Veranschlagung gekommen. Hoffentlich hat diese

nicht unwesentliche Herabsetzung den Erfolg, dass der durch sie herbeigeführte Verlust durch gesteigerten Verkehr wieder wett gemacht wird.

Aus den Erläuterungen zum Personal-Etat ergiebt sich evident die auf Ersparnisse zielende Tendenz der verflossenen Periode, denn während durch Eröffnung neuer Linien und Verkehrsplätze, sowie durch sonstige Umstände 350 Beamtenstellen zugewachsen waren, hat sich die Gesammtzahl der Beamten nur um 108 vermehrt und sind also 242 Stellen in Wegfall gekommen. Der neue Etat trägt auch hier den sich bessernden Verhältnissen Rechnung. Abgesehen von einzelnen Aenderungen, die durch vergrösserte oder verringerte Bedeutung der bezügl. Stellungen herbeigeführt sind, werden für eine grössere Anzahl bisher diätarisch beschäftigter Functionäre etatsmässige Stellen gefordert. 75 Büreau-Assistenten II. Cl. und 80 Eisenbahn-Assistenten III. Cl. sollen neu ernannt und 35 Assistentenstellen III. Cl. in solche II. Cl., sowie 40 II. Cl. in solche I. Cl. umgewandelt werden. Ausserdem sollen künftig 12 Büreau-Assistenten I. Cl. als Betriebs-Secretäre functioniren und der Etat der Locomotivführer um 24 vermehrt werden. Der Mehraufwand wird sich in Folge einer entsprechenden Anzahl diätarisch besoldeter Stellen nur auf ein Geringes (ca. 80 000 *M.*) belaufen.

Die Anzahl der etatsmässigen Beamten beträgt für die Hauptverwaltung 418 (excl. 6 transitorisch), bei der Bahnverwaltung 2 033 (excl. 22 transitorisch) und bei der Transportverwaltung 5 896 (15 transitorisch), in Summa 8 347 (excl. 43 transitorisch).

Der in besonderer Anlage beigefügte Etat des Werkstättenbetriebes balancirt in Einnahme und Ausgabe mit 8 480 800 *M.* Die Einnahmen ergaben sich aus folgenden Posten: Restitutionen aus der Betriebscasse beziehentlich den Baucassen für die geleisteten Arbeiten 6 873 700 *M.*, Erlöse aus den für Dritte gefertigten Arbeiten und für verkaufte Materialien etc. 360 200 *M.*, für auf Lager gearbeitete Gegenstände 1 235 000 *M.*, sonstige Einnahmen 11 900 *M.* Die Ausgaben werden geleistet für Beschaffung der Materialien und fertigen Gegenstände 3 977 700 *M.*, an fremde Verwaltungen bezahlte Reparaturkosten 25 000 *M.*, gezahlte Löhne 2 155 780 *M.*, Gehalte und Remunerationen 319 058 *M.*, Diäten, Tagelöhne, Unterhaltung der Werkstättenanlagen, Heizung, Beleuchtung, Expeditionsaufwand und allgemeine Unkosten 766 212 *M.*, für die in den Werkstätten auf Lager gearbeiteten Gegenstände 1 235 000 *M.*, Revisions-Minderbefunde 2 050 *M.*

Der ganze Etat bietet ein erfreuliches Bild des stetigen Aufschwunges der Sächsischen Staatsbahnen und der steigenden Verkehrszunahme des Bahngebietes dar, zumal wenn man in Erwägung zieht, dass durch die Verstaatlichung der benachbarten Bahnen Preussens ein grosser Theil des durchgehenden Verkehrs den Sächsischen Linien entzogen ist, die Verkehrszunahme sich also als alleinige Folge der gesteigerten Intensität localer Betriebsamkeit darstellt. F. M.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der Subscriptionserfolg der Ofen-Fünfkirchner Bahn.

Wie bereits berichtet, wurden die Prioritäten dieser Bahn, und zwar 7,85 Millionen, zur Subscription aufgelegt; dieser Betrag wurde 25 Mal überzeichnet, so dass eine starke Reduction der grossen Zeichner stattfinden muss, während man die ca. 600 kleinen Zeichner thunlichst berücksichtigen will. Das Vertrauen war aber auch vollkommen gerechtfertigt, weil die Bauführung der Ofen-Fünfkirchner Bahn sich der neuen und hierzulande noch wenig practicirten Geschäftsmethode angepasst hat. Ehedem wurden Eisenbahnunternehmungen in entgegengesetzter Weise ins Leben gerufen. Man erwarb eine Concession und begann mit der Geldbeschaffung auf Grund von Berechnungen, welche sich hinterher bewahrheitet haben, oder auch nicht, denn derartige Calculationen konnten ja doch nur auf Muthmassungen basiren. Heute dagegen, nach den Erfahrungen der langen und schweren Krise, hält es die solide Bank- und Finanzwelt für opportun, von dem einst geübten Geschäftssystem abzusehen und eine neue Form zu inauguriren, welche dem vorsichtig gewordenen Privatcapital die Gewähr dafür bieten soll, dass dasselbe in dem ihm offerirten Eisenbahntitre einen wirklichen, einen reellen Werth erwirbt. Die neue Geschäftsform besteht nun darin, dass die Concessionäre das Unternehmen zuerst creiren, also hier die Eisenbahn, aus eigenen Mitteln bauen und dass an die Geldbeschaffung nicht früher geschritten wird, bevor nicht dem Publikum statt des vordem üblichen blossen Wahrscheinlichkeitscalculs eine Erträgnissberechnung der bereits thatsächlich erzielten Betriebseinnahmen geboten werden kann. Das ist die Methode, nach welcher die Concessionäre der Ofen-Fünfkirchner Bahn, die Oesterreichische Creditanstalt und die Ungarische Creditbank, zu Werke gegangen sind. Sie weisen in dem Prospecte nach, dass die Reineinnahme für das Jahr 1883 pro 0,56 Millionen Gulden nicht nur die Verzinsungs- und Amortisationsquote für die Prioritäten vollständig deckt, sondern dass überdies noch ein Betrag erübrigt, welcher einer fast dreiprocentigen Verzinsung des Actiencapitals in einer Höhe von 7 Millionen Gulden Nominal entspricht.

Da zeigt sichs wieder, dass das Publikum nur auf absolut sichere Anlageeffecten sein Augenmerk richtet und dass es nach solchen Werthen mit Gier hascht, auch wenn bei denselben die Chancen eines nambaften Coursgewinnes über den Erwerbungspreis als ausgeschlossen erscheint.

Vorschriften für den Betrieb auf Localbahnen.

Das Handelsministerium hat, wie das „C. Bl. f. E." berichtet, die Genehmigung ertheilt, dass die Einführung der Grundzüge der Vorschriften für den Betrieb auf Localbahnen rücksichtlich der durch die Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien, die Erzherzog Albrechtbahn, Mährisch-Schlesische Centralbahn und Oesterreichische Nordwestbahn betriebenen Localbahnen im Hinblicke auf den Umfang der mit Ausarbeitung der erforderlichen Instructionen verbundenen Arbeit eine Hinausschiebung um mehrere Monate erfahre. Dies konnte um so leichter geschehen, als die für die erwähnten Bahnen derzeit in Geltung stehenden Bestimmungen in vielen Beziehungen strengere Satzungen enthalten, als die obigen Grundzüge.

Zur Reform der Frachtentarife auf den Eisenbahnen.

Dieser im Abgeordnetenhause hierüber eingebrachte und in dieser Zeitung bereits erwähnte Antrag des Abg. Schwab entspringt unleugbar dem Bedürfnisse nach einer radicalen Reform unserer Eisenbahn-Gütertarife. Der meritorische Inhalt des Gesetzentwurfes wird die Billigung aller Jener erfahren, welche die Mängel der Frachtentarife unserer Privatbahnen kennen, diese auch in der Eisenbahn-Tarifenquête in eingehendster Weise erörtert wurden. Doch ist der Vorschlag, wie diesen Mängeln abzuhelfen, durchaus practisch nicht durchführbar. Der Gesetzentwurf will, dass die Regierung mit den Privateisenbahnen über die Reformen unter Rücksichtnahme auf die concessionsmässigen Rechte der betreffenden Gesellschaften verhandle. Die Regierung, welche durch die Einberufung der Enquête und durch ihre Haltung derselben gegenüber gezeigt hat, welche Bedeutung sie der Reform unserer Eisenbahntarife beilegt und wie recht ihre Intentionen sind, bedarf nicht erst eines Gesetzes, um in Verhandlung zu treten, andererseits gesteht der Antragsteller durch den Hinweis auf die Concessionsurkunden der einzelnen Gesellschaften selbst ein, eine wie eng begrenzte Basis für derartige Verhandlungen sich eröffnen würde. Die Eisenbahnverstaatlichung ist aber nicht der einzig practische Weg, die Reform der Eisenbahn-Gütertarife in Oesterreich in einer dem öffentlichen Interesse entsprechenden Weise durchzuführen; denn abgesehen davon, dass auch die Staatsbahnen nicht unter eine gewisse Tarifgrenze hinabgehen können, ist der Weg der Vereinbarung mit den Privatbahnen offen, welche sich gerechten Bedürfnissen gewiss nicht verschliessen. Zeigt ja doch die Erfahrung, dass selbst solche Bahnen, welche das Interesse der Actionäre vor Allem im Auge haben, sich zu solchen Tarifzugeständnissen herbeilassen, welche ihre diesfälligen Concessionsbefugnisse weit unterbieten.

Dieser Antrag wurde von dem Abg. Rosner unterstützt, welcher die Mängel des Tarifwesens in folgenden Punkten skizzirte: 1. in dem Mangel eines übersichtlichen, möglichst einheitlichen Tarifsystem; 2. in der Verschiedenheit der Tarife selbst; 3. in der oft allzu rücksichtslosen Anwendung der Tarife, insbesondere der Differentialtarife; 4. in der Vertheuerung des Localverkehrs und 5. in der langsamen Lieferfrist und der ungenügenden Haftbarkeit. Wegen der unverhältnissmässig hohen Frachtsätze der Eisenbahnen leidet die Landwirthschaft am empfindlichsten, denn diese verträgt noch weniger als die Industrie eine Vertheuerung des Eisenbahntransports, denn sie ist hauptsächlich auf den Export angewiesen. Redner führt sodann aus, dass unsere Landwirthschaft hauptsächlich durch die überwältigende Concurrenz der Amerikanischen und Russischen Ackerbauproducte geschädigt werde, und dass Amerika so billig liefern könne, sei hauptlich durch den Umstand zu erklären, dass die Tarife dort billiger sind.

Die Verstaatlichung im Eisenbahnausschusse.

In Folge des in diesem Ausschusse erstatteten Referats wegen Verstaatlichung der Franz-Josef-, Rudolf- und Vorarlberger Bahn äusserte der gewesene Minister Dr. Herbst seine Bedenken über die im Vertrage mit der Franz-Josefbahn den Staat belastenden Bestimmungen, als welche er bezeichnete: 1. dass die Prioritätsschuld „nur nach dem Verloosungsplane" zurückgezahlt werden könne, und zwar bis zum Jahre 1947, so dass die Reduction der 5¼ pCt. Verzinsung vor 60 Jahren gar nicht möglich ist; 2. dass bei den bedeutenden Investitionen, welche der Staat bei der Franz-Josefbahn vorzunehmen hat, für die Emission, die zu diesem Zwecke gemacht wird, nicht die Priorität vor den Schuldverschreibungen für die Actien zugestanden wurde. Bezüglich der Vorarlberger Bahn habe er nichts einzuwenden. Bei

der Rudolfbahn erscheine der bewilligte Preis zu hoch gegriffen mit Rücksicht auf die Gefahr, welche der Staat bei der Goldverzinsung der Salzkammergutbahn-Prioritäten auf sich genommen. Die Differenz, welche der Staat im Laufe des Vorjahres zu leisten verpflichtet war, betrug 155 000 fl., und bei der Steigerung des Goldagios dürfte sich diese Last noch weiter erhöhen. Hofrath v. Wittek erwiderte auf die Einwendungen bezüglich der Franz-Josefbahn, die Regierung habe in beiden Punkten das Gleiche angestrebt wie Dr. Herbst, musste aber angesichts des Widerstandes des Verwaltungsrathes der Franz-Josefbahn darauf verzichten.

Oesterreichische Staatsbahn.

Im Communicationsministerium haben, wie das „Neue Pester Journal" meldet, unter dem Vorsitze des Ministers Baron Kemeny Berathungen stattgefunden, deren Gegenstand der Bau und die Betriebsführung der Eisenbahnlinie Csacza-Saybusch bildet. An den Verhandlungen nahmen seitens der Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft, als Concessionsinhaberin, die Präsidenten de Serres und Hieronymi, seitens der Kaschau-Oderberger Bahn, von deren Station Csacza die neue Linie abzweigen wird, Generaldirector de Maistre theil. Die Conferenzen hatten in erster Linie die Aufgabe, die Grundprincipien des Péagevertrages festzustellen, welchen die Staatsbahn mit der Kaschau-Oderberger Bahn aus dem Grunde abzuschliessen genöthigt ist, um sich das Mitbenutzungsrecht der zwischen der Endstation ihrer Waagthallinie (Sillein) und zwischen der Station Csacza gelegenen, etwa 30 km langen Strecke der Kaschau-Oderberger Bahn zu sichern. Sollte ein solcher Péagevertrag nicht zu Stande kommen, wäre die Staatsbahn, um den directen Durchlauf ihrer Züge von der Waagthallinie zur neuen Linie Csacza Saybusch zu ermöglichen, genöthigt, auf der Strecke Sillein-Csacza eine Parallellinie bezw. ein eigenes Geleise zu bauen. Es dürfte jedoch hierzu nicht kommen, indem nach den heute beendigten Verhandlungen alle Aussicht vorhanden ist, dass die nicht unerheblichen Schwierigkeiten, welche namentlich in Hinsicht auf die für die Mitbenutzung der erwähnten Theilstrecke der Kaschau-Oderberger Bahn zu zahlende Entschädigung, dann bezüglich der Tarife und verkehrstechnischen Fragen aufgetaucht sind, denn doch eine Lösung finden werden. In diesem Falle würde der Ausbau der Linie Csacza-Saybusch bei andauernd günstig bleibender Witterung schon in einigen Wochen begonnen werden und bis Ende Juli oder August beendet sein. Zum gleichen Termine soll auch die bei Saybusch anschliessende Galizische Transversalbahnstrecke Sandec-Saybusch fertiggestellt werden.

Bosnisch-Herzegowinische Bahnen.

Die Herstellung eines Schienenweges von Sarajewo über Mostar bis zu einem geeigneten Punkte der Dalmatinischen Küste wird in militärischen Kreisen seit Beginn der Occupation ventilirt, ohne dass bisher an die Realisirung geschritten worden wäre. Hofrath v. Nördling hat vor zwei Jahren die Herstellung einer schmalspurigen Bahn zur Verbindung der genannten Orte mit dem Ausgangspunkte Metkowicz in Vorschlag gebracht. Gegenwärtig beschäftigt diese Bahnfrage sehr ernstlich die massgebenden Factoren, und die Regierung ist gewillt, den Bau der Bahn Mostar-Metkowicz thunlichst bald auszuführen. Da dieses Project sich auch der Unterstützung des Reichsfinanzministers als Chef der Bosnisch-Herzegowinischen Landesverwaltung erfreut, so dürfte dieses thatsächlich der Verwirklichung zugeführt und mit dem Bau dieser Bahn noch im Laufe dieses Jahres begonnen werden.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Die Nordbahncommission des Wiener Gemeinderaths hat die folgenden Beschlüsse gefasst: 1. Der Gemeinderath wolle den Bürgermeister ersuchen, ohne Verzug eine Petition an das Gesammtministerium sowie an beide Häuser des Reichsraths zu richten. In der Petition möge sowohl für den Fall, als die Ferdinands-Nordbahn nach Ablauf ihres Privilegiums verstaatlicht würde, wie auch für den Fall, als die Verstaatlichung nicht einträte, das dringende Ansuchen gestellt werden, den in der Darlegung des betreffenden Berichtes ausgesprochenen Wünschen in Rücksicht auf die Herabsetzung und Vereinfachung der Tarife, Aenderung der Classification, Verhältniss der Auslands- und Verbandstarife zu den Inlandstarifen, der Transitotarife durch Wien zu den Tarifen ab und nach Wien, den Wünschen in Bezug auf die Refactien, die Kartelle, die Nebengebühren, die Reexpedition, gewisse Bestimmungen des Betriebsreglements ihre Berücksichtigung angedeihen zu lassen. 2. Für den Fall, als die Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Staatsbetrieb übernommen würde, werde ferner das Ministerium auf das dringendste ersucht, keinerlei Massregeln, sei es seitens des Handelsministeriums, sei es seitens der Direction für den Staatseisenbahnbetrieb zuzulassen, durch welche der Verkehr von Wien abgelenkt, der Handel Wiens geschädigt werde, in welcher Richtung auf die seitens der Handelskammer in ihrem Berichte für das Jahr 1882, seitens der Wiener Lagerhausdirection und der Wiener Frucht- und Mehlbörse in ihren Eingaben angeführten und besprochenen Thatsachen hingewiesen wird. 3. Der Antrag auf Verstaatlichung der Nordbahn wurde von der Commission mit 5 gegen 3 Stimmen abgelehnt.

Aenderung des Personen- und Zuckertarifes bei der Südbahn.

Den im Vorjahre bei der Südbahn eingeführten Localtarifen soll nun, der „P." zufolge, vom Monat Mai ab eine wesentliche Herabminderung der Personentarife für den currenten Verkehr auf allen Linien folgen, und zwar soll als Basis derselben die Zone angenommen werden, so dass, je länger die durchfahrene Strecke ist, ein desto billigerer Einheitssatz für alle jene Stationen eintritt, welche in dieser Zone liegen. Nach diesen Tarifsätzen wird sich beispielsweise eine Fahrt von Wien nach Triest um $\frac{1}{3}$ des bisherigen Preises niedriger stellen. Diese neuen Tarife werden für alle Classen und für alle Züge, sowohl Post- als Courierzüge, eingeführt werden und dürften einen wesentlich vermehrten Verkehr auf den Südbahnlinien hervorrufen. — Vom 15. d. Mts. ab findet eine 18—23 pCt. Ermässigung der bisherigen Frachtsätze für den Transport von Zucker nach Triest statt. Diesem Beispiele ist auch die Lloyd-Gesellschaft gefolgt.

Elisabethbahn.

Es wurde für nicht convertirte alte Silber-Prioritäts-Obligationen der Kaiserin Elisabethbahn ein Capitalbetrag von 955 400 Gulden Silber beim K. K. Handelsgerichte depositenamtlich hinterlegt, an welches daher Gesuche der Besitzer solcher Obligationen wegen Aushändigung der ihnen zukommenden Beträge zu richten sind. Es sind sonach seit 8. Juni 1883, mit welchem Tage die Convertirung begann, Prioritäten im Betrage von 80 398 900 fl. theils zur Convertirung, theils zur Einlösung gelangt.

Caissonwaggons für den Petroleumexport.

Die Ungarischen Staatsbahnen haben mit Bewilligung des Ungarischen Communicationsministers zu Zwecken des Petroleumtransportes, dessen Steigerung in Folge der Errichtung der Raffinerie in Fiume und des Baues einer Raffinerie in Budapest zu erwarten ist, 100 Stück Caissonwaggons bestellt. Durch die Anschaffung dieser Waggons, welche den betreffenden Fabriken in Jahresmiethe gegeben werden sollen, werden diese die sehr bedeutenden Tarafrachtkosten der Fässer ersparen, was eine sehr wesentliche Begünstigung der Fabrikation involvirt.

Prioritätenconvertirung der Franz-Josefbahn.

Die Verwaltung der Franz-Josefbahn hat den mit der Oesterreichischen Bodencreditanstalt vereinbarten Vertrag bezüglich der Convertirung der 5 pCt. Silberprioritäten der Franz-Josefbahn in solche mit einer Verzinsung mit 4 pCt. in Silber vollinhaltlich genehmigt und auch gefertigt. Dieser Vertrag soll die Basis bilden, auf welcher die Bodencreditanstalt die Prioritätenconversion im Namen und für Rechnung der Franz-Josefbahn durchzuführen haben wird. Die noch ausstehende Ratificirung des Uebereinkommens seitens der Regierung stellt sich deshalb als eine blosse Formalität dar, weil ja der Vertrag a priori von derselben gutgeheissen wurde.

Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn.

Diese Gesellschaft, deren Betrieb bekanntlich für die ganze Concessionsdauer an die Südbahn verpachtet ist, hielt am 6. d. M. ihre (9.) ordentliche Generalversammlung. Nach dem pro 1883 erstatteten Berichte des Verwaltungsrathes ist der seitens der Südbahn-Gesellschaft eingegangene Pachtschilling zur Zahlung der Zinsen und der Amortisationsquote für die Prioritäten sowie zur Einlösung des Actiencoupons mit 5 pCt. verwendet worden. Der aus den Einnahmen resultirende Nettoüberschuss von 1 704 fl. wird dem Reservefonds für Couponstempel zugewiesen, welcher sich dadurch auf 40 285 fl. erhöht. Durch die fortgesetzte Zuweisung der reinen Betriebsüberschüsse wird, wie der Bericht constatirt, dieser Fonds in einigen Jahren in der Lage sein, die Couponstempelgebühren ganz aus seinem eigenen Zinsertrage zu bestreiten.

Reconstructionsarbeiten und Brückenauswechselungen.

Die K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb hat sofort nach Uebernahme der Kronprinz Rudolfbahn im Hinblick auf den in den letzten Jahren auch auf diesen Linien eingeführten Schnellzugsverkehr und auf die eingetretene sehr bedeutende Hebung des Gesammtverkehrs die Auswechselung der noch bestehenden Holzbrücken durch definitive Eisenbrücken beschlossen und auch vom Handelsministerium genehmigt erhalten. Diese auf mehrere Jahre sich erstreckenden Reconstructionsarbeiten wurden bereits begonnen. Die Auswechselungsarbeit der Brücke war (und zwar zuerst im Knittelfeld) in der Weise projectirt dass nach dem Verkehre des letzten Zuges die unter den Tragrösten befindlichen Streben der Holzbrücke ausgeschlagen und die auf Schienen gelagerten hölzernen Röste sammt dem Oberbaumaterial auf stromabwärts in der Verlängerung der bestehenden Pfeiler geschlagene provisorische Holzjoche, und zwar auf einer Länge von $6\frac{1}{2}$ m ausgeschoben werden mussten.

Börsenbericht und Coursnotiz.

Der äusserst milde Winter, welcher die Schifffahrt fast gar nicht unterbrochen hat, macht den Bahnen ziemlichen Eintrag, indem die noch geringen Exportmengen sich zwischen beiden Verkehrswegen theilen. Es ist auch darum ein Rückgang der Actien von Exportbahnen zu verzeichnen, so Nordwest (183,50), Elbethal (196,50), Staatsbahn (315,50) und Südbahn (142,50). Doch hofft man auf einen baldigen Umschwung, da für die Frühjahrscampagne vielfache Getreideschlüsse nach dem Auslande bekannt sind. Verstaatlichungsbahnen sind, wie Franz-Josefbahn (204,25), Rudolfbahn (177,80), gesucht; Nordbahn stieg trotz der Enunciation des Gemeinderathes auf 2655; Prioritäten waren beliebt.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

Der am 13. d. M. erfolgte Tod des **Königlichen Geheimen Commercien-Rathes**

Herrn G. H. von Ruffer

versetzt uns in tiefe Trauer. Seit der, vornehmlich seiner Anregung zu verdankenden Begründung unseres Unternehmens im Jahre 1855 gehörte er ununterbrochen unserem Directions-Collegio als hochschätzbares Mitglied, seit 1880 als Stellvertreter des Directions-Vorsitzenden, an und hat er mit ungewöhnlichem Eifer und hoher Intelligenz durch Rath und That die Interessen unserer Gesellschaft unermüdlich wahrgenommen und wesentlich gefördert. Dank und Ehre seinem Andenken.

Breslau, 14. Februar 1884. (411)

Direction und Verwaltungs-Rath der Rechte - Oder - Ufer - Eisenbahn-Gesellschaft.

Grapow. Otto Beck.

I. Berichtigungen.

K. K. priv. Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahngesellschaft. In dem mit 1. Februar l. Js. eingeführten Nachtrage III zu den Gebührentarifen Theil II für die Oesterr. Linien der Gesellschaft ist die Ladehöhe für Brennholz bei Verwendung von Kohlenwagen irrthümlich zu gering angegeben.

Die bezügliche Bestimmung (Seite 2 Alinea 3 von unten) hat richtig folgendermassen zu lauten:

Unter Zugrundelegung dieses Ausmasses darf Birkenholz höchstens 60 cm, weiches Brennholz höchstens 78 cm hoch über die Bordwände eines Kohlenwagens hinausragen.

Die Beladung der Kohlenwagen mit hartem Brennholz darf nur 42 cm über die Höhe der Bordwände hinaus erfolgen.

Wien, am 6. Februar 1884. (412)
Die Centralleitung.

II. Wiedereröffnung von Stationen.

Oberschlesische Eisenbahn. Am 18. d. Mts. wird der Verkehr nach der bei unserer Station Breslau errichteten Ueberladestelle „Poepelwitzer Weiche“ wieder eröffnet.

Breslau, den 13. Februar 1884. (413)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

III. Güterverkehr.

Saarkohlenverkehr nach Nordbaden. Am 15. d. M. tritt zum Saarkohlen-Ausnahmetarif No. 5 der VII. Nachtrag in Kraft, enthaltend geänderte Frachtsätze für die Stationen der Strecke Malsch-Bühl nebst Seitenlinien.

Verkaufspreis 5 ₰.

Köln, den 14. Februar 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (414)

Vom 20. d. M. an wird der im **Stettin-Berlin - Bayerischen Verbandstarife** vom 1. Januar 1881 enthaltene Stückgutfrachtsatz von Stettin (Berlin-Stettiner, Breslau-Freiburger und Danzig-Bahnhof) nach Furth i/W. von 8,04 auf 7,36 ℳ pro 100 kg herabgesetzt.

Dresden, am 9. Februar 1884.
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (415)

Für den **Transport von Bleiglätte in Wagenladungen** à 10 000 kg von der Station Zditz der Böhmischen Westbahn nach der Station Brohl des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) kommt vom 16. d. M. ab ein Frachtsatz von 3,31 Mark pro 100 kg zur Erhebung

Köln, den 8. Februar 1884. (416)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrh.)

Für den **Transport von Seeschlick** von Bremerhafen und Geestemünde nach Bennigsen, Bückeburg, Hagen, Haste, Lindhorst, Neustadt a. Rbg., Ronnenberg, Seelze, Stadthagen, Weetzen und Wunstorf kommen fortan bei gleichzeitiger Aufgabe von 2 Ladungen ermässigte Ausnahme-Frachtsätze zur Anwendung.

Das Nähere ist auf den genannten Stationen zu erfahren.

Hannover, den 8. Februar 1884. (417)
Königl. Eisenbahndirection.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Am 1. März 1884 kommt für die Beförderung von roher Baumwolle von Le Hâvre bezw. Amanweiler Grenze und Alt-Münsterol Grenze nach diesseitigen Stationen an Stelle des Tarifs vom 1. November 1882 ein anderweiter ermässigter Tarif zur Einführung. (Gratis.)

Strassburg, den 10. Februar 1884. (418)
Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Zum Theil II Heft 2 für den **Rumänisch-Deutschen Eisenbahn-Verband** tritt mit dem 1. März d. J. ein Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält ausser bereits früher publicirten Tarifmassnahmen Abänderungen und Ergänzungen der Tariftabellen, sowie der Bestimmungen über das Auf- und Abladen von Getreide-, Kleie- etc. Sendungen, anderweite ermässigte Getreide- und Eisensätze für einzelne Deutsche Stationen, ferner ermässigte Ausnahmesätze für Cement ab Oppeln, Groschowitz und Bauerwitz, sowie neue erhöhte Ausnahmesätze für Getreide nach den Deutschen Hafenplätzen transito seewärts, welche letzteren jedoch erst vom 1. April cr. ab Giltigkeit erhalten.

Von diesem Zeitpunkte ab gelangen die bezüglichen Sätze des zur Zeit bestehenden Rumänisch-Galizisch-Deutschen See-Export-Tarifs vom 20. Juli 1882 zur Aufhebung.

Druckexemplare des Nachtrages sind durch die Verbandstationen zum Preise von 0,25 ℳ zu beziehen.

Breslau, den 7. Februar 1884. (419)
Im Namen der Verband-Verwaltungen: Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Pfälzische Eisenbahnen. Mit dem 20. d. M. tritt Nachtrag I (Preis 0,05 ℳ) zum **Oberhessisch-Pfälzischen Gütertarife** vom 1. September 1882, Aufnahme der Pfälzischen Stationen Bockenheim-Kindenheim, Ebernburg und Harxheim-Zell enthaltend, in Kraft.

Ludwigshafen a/Rh., 6. Februar 1884.
Die Direction.
v. Jaeger. (420)

Niederschlesischer Steinkohlen-Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. März cr. kommen für den Transport von Steinkohlen und Kokes aus dem Waldenburger und Neuroder Gruben-Revier nach den folgenden Stationen der Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn: Lobeofsund, Betzin Carwesee, Dammkrug und Treskow directe Ausnahmefrachtsätze zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güter-Expeditionen, sowie das Auskunftsbüreau Bahnhof Alexanderplatz hier.

Berlin, den 11. Februar 1884. (421)
Königliche Eisenbahndirection.

Norddeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. Die directen Tarife für den Norddeutsch-Schweizerischen Güterverkehr, und zwar Heft I und II vom 1. December 1880 und Heft III vom 1. Januar 1881, treten sammt Nachträgen am 1. April 1884 — einstweilen ohne Ersatz — ausser Kraft.

Karlsruhe, den 14. Februar 1884. (422)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirection der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit dem 15. Februar l. J. tritt ein neuer Tarif No. 13 für den Transport von Steinkohlen und Koaks von den Stationen der Pfälzischen Bahnen Bexbach, Homburg und St. Ingbert nach Stationen der Bötzbergbahn, Schweizerischen Nordostbahn, Vereinigten Schweizerbahnen, Tössthalbahn und Vorarlberger Bahn in Kraft, wodurch der Tarif No. 13 vom 1. März 1878 und der Kohlenfrachtsatz Bexbach-Zürich im Betrage von 13,87 Frcs. aufgehoben werden.

Karlsruhe, den 12. Februar 1884. (423)
Bad. Generaldirection.

Am 1. März dieses Jahres tritt unter Aufhebung des bezüglichen Tarifs vom 1. October 1882 nebst Nachtrag I vom 1. Mai 1883 ein anderweiter Ausnahmetarif für den **Transport von Eisen- und Stahlwaaren, Eisen und Stahl (façonnirt), Roheisen etc.** von Belgien nach Stationen der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft in Wirksamkeit, welcher neben den seitherigen Frachtsätzen Taxen für einige neu aufgenommene Belgische Stationen, sowie Ausnahmesätze für Roheisen enthält.

Verkaufspreis 15 ₰.

Köln, den 11. Februar 1884. (424)
Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische).

Rheinisch - Thüringisch - Sächsischer und Rheinisch - Westfälisch - Sächsischer Verband. Die in den vorgenannten Verbänden bestehenden Wagenladungs-Frachtsätze für den Verkehr zwischen Dresden-Neustadt (Leipziger Bahnhof) einerseits und Stationen der Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (linksrh.), Köln (rechtsrh.)

und Elberfeld, der Aachen-Jülicher, Dortmund-Gronau-Enscheder, Georgs-Marienhütter Eisenbahn und der Niederländischen Staatsbahn andererseits gelten vom 15. d. M. ab auch für den Verkehr mit Dresden-Neustadt (Schlesischer Bahnhof).

Dresden, am 13. Februar 1884. (425)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Freiherr von Biedermann.

Am 1. April 1884 treten für Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der Altona-Kieler, der Holsteinischen Marschbahn, der Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn, der Lübeck-Büchener, Eutin-Lübecker, der Unterelbeschen und der Berlin-Hamburger Bahn einerseits und Stationen der Directionsbezirke Hannover und Frankfurt a/M., der Hessischen Ludwigsbahn, der Pfälzischen Bahnen, der Main-Neckarbahn, der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Luxemburgischen Wilhemsbahn und der Badischen und Württembergischen Staatsbahnen andererseits die Hefte 8—14 des **Westdeutschen Gütertarifs** in Kraft.

Dieselben enthalten an Stelle der bisherigen anderweitige Bestimmungen und Frachtsätze, welche theilweise mit Ermässigungen, in einzelnen Fällen mit Erhöhungen verbunden sind.

Durch die neuen Tarifhefte werden aufgehoben:

Die Frachtsätze:

1. der Hefte 55—58, 60—68, 70—78, 80 bis 88, 90—98, 100—106, 108—114, 116 bis 122, 124—134, 138—141, 145—148 des West- und Nordwestdeutschen Gütertarifes vom 1. Juli 1877,
2. der Hefte 6, 8—11, 13—15, 18—21, 23, 25—29 des Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen Gütertarifes vom 1. März 1878,

sämmtlich mit den dazu erschienenen Nachträgen.

Die Station Neubrandenburg der Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn scheidet mit dem Inkrafttreten der neuen Tarifsätze aus dem directen Verkehre mit den in diese Hefte aufgenommenen Stationen der Directionsbezirke Hannover und Frankfurt a/M., sowie der Stationen der Hessischen Ludwigsbahn, der Pfälzischen Bahnen, der Main-Neckarbahn, der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn und der Badischen und Württembergischen Staatsbahnen aus.

An den im West- und Nordwestdeutschen und im Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen Verbande bestehenden Seehafen-Ausnahmetarifen wird durch die neuen Tarifhefte Nichts geändert.

Letztere können auf den Stationen einsehen, von den bezeichneten Verwaltungen auch käuflich bezogen werden.

Hannover, den 15. Februar 1884. (426)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mit 20. Februar d. J. tritt Nachtrag XII zum **Niederländisch - Oesterreichisch - Ungarischen Verbands - Gütertarife Theil II** in Kraft.

Derselbe enthält die Aufnahme der Station Lissa in den Ausnahmetarif No. 13 (Twist) und Ermässigungen von Frachtsätzen für Prag.

Exemplare des Nachtrags können von den Verbandsverwaltungen bezogen werden.

Dresden, am 13. Februar 1884. (427)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Saarkohlen-Verkehr nach Südbaden. Am 15. dieses Monats tritt ein neuer Saarkohlen - Ausnahmetarif No. 6 in Kraft, unter Aufhebung des gleichnamigen Tarifs vom 1. October 1881, sowie der betreffenden Taxen für Achern und Ottersweier des Saarkohlen-Ausnahmetarifs No. 5.

Soweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Tarifsätze noch bis zum 31. März dieses Jahres in Gültigkeit. Der Verkaufspreis des neuen Tarifs beträgt 0,30 M.

Köln, den 14. Februar 1884. (428)
Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische).

Nassau-Elsass-Lothringischer und Nassau-Badischer Verkehr. Für diverse Düngmittel in Wagenladungen von 10 000 kg ab Biebrich nach den Deutsch-Schweizerischen Uebergangsstationen sind mit sofortiger Gültigkeit ermässigte Frachtsätze in Kraft getreten.

Näheres bei der Expedition Biebrich und unserem Tarifbüreau.

Frankfurt a/M., den 9. Februar 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction. (429)

See-Export für Sprit und Spiritus. Zu den bestehenden See - Exporttarifen für Sprit und Spiritus von den diesseitigen Stationen Cöthen, Gera, Plagwitz-Lindenau, Zeitz, Wittenberg, Leipzig (Anhaltischer und Halle-Sorau-Gubener Bahnhof) sowie von Station Halle des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg nach Nord- und Ostsee-Hafenstationen (Stettin, Swinemünde, Hamburg, Directionsbezirk Hannover, Harburg, Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Brake, Elsfleth, Nordenhamm) sind neu redigirte Controlvorschriften herausgegeben, welche in Abweichung von den bisherigen Bestimmungen anderweite Fristen für die Verladung zur See bezw. für die Einreichung der Rückerstattungsanträge und eine verschärfte Bestimmung bezüglich des Identitätsnachweises enthalten. Daneben treten auch Vergünstigungen durch Gewährung der Frachtbonification für exportirte Theilquantitäten etc. ein.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Expeditionen sowie das Auskunftsbureau der Preussischen Staatsbahnverwaltung in Berlin.

Erfurt, den 6. Februar 1884. (430)
Königl. Eisenbahndirection, zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Zum **Deutschen Eisenbahn - Gütertarif (Theil I)** vom 1. Februar 1883 tritt am 1. März bezw. 15. April cr. ein Nachtrag III in Kraft, welcher neben einer Abänderung der Zusatzbestimmung zu § 57 des Betriebsreglements die nach den Beschlüssen der Generalconferenz der Deutschen Eisenbahnen vom 7. December 1883 neu redigirten allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification enthält.

Exemplare des Nachtrags werden zum Preise von 25 ₰ pro Stück von den einzelnen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin vom Auskunftsbureau d. Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatsverwaltung (Bahnhof Alexanderplatz) vom 15. d. Mts. ab verabfolgt.

Namens sämmtlicher Eisenbahnverwaltungen des Deutschen Reichs:
Die Königliche Eisenbahndirection zu Berlin, (431)
als geschäftsführende Verwaltung.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags - Verkehr. 14 Tage nach erfolgter Publication im Cetralblatte finden für die in demselben angeführten Relationen und unter den angegebenen Bedingungen für Transporte von Getreide, Mahlproducte, Malz etc. mit der Bestimmung nach Holland, Belgien und Nordfrankreich für den Verkehr zwischen Ungarischen Stationen einerseits und Laube, Tetschen / Bodenbach - Landungsplatz sowie Dresden-Elbkai andererseits ermässigte Frachtsätze im Reclamationswege, giltig bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1884 Anwendung.

Verzeichnisse dieser Frachtsätze liegen bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen zum Bezuge bereit.

Wien, am 8. Februar 1884. (432)
Betriebs-Direction.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlagsverkehr. Für Baumwollgarn werden bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1884 folgende Frachtsätze im Reclamationswege gewährt:

	pro Frachtbrief und Wagen 5000 kg	10000 kg
Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz-Königinhof	1,40 M	1,32 M
Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz-Liebstadtl	1,09 „	1,01 „
	pro 100 kg	

excl. 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg. Die Frachtsätze treten 14 Tage nach erfolgter Publication im Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt in Kraft.

Wien, am 9. Februar 1884. (433)
Betriebs-Direction.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlagsverkehr. Für Getreide werden bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1884 folgende Frachtsätze im Reclamationswege bei Aufgabe resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen gewährt. Von Laube resp. Tetschen / Bodenbach - Landungsplatz und Aussig - Landungsplatz nach Altstadt 1,19 M, Arnau 1,27 M, Freiheit-Joh. 1,22 M, Hohenelbe 1,33 M, Pelsdorf 1,31 M, Starkenbach 1,26 M, Trautenau 1,16 M und von Laube resp. Tetschen / Bodenbach - Landungsplatz nach Semil 0,99 M. Sämmtliche Frachtsätze verstehen sich pro 100 kg excl. Schleppbahngebühr, welche für Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz 5 ₰, für Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Die Frachtsätze treten 14 Tage nach erfolgter Publication im Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt in Kraft.

Wien, den 12. Februar 1884. (434)
Betriebs-Direction.

IV. Submissionen.

Seeländische Staatsbahnen in Dänemark. Die Lieferung von 1 500 t Stahlschienen mit Verbindungstheilen soll im Submissionsweg vergeben werden.

Lieferungsbedingungen werden im Secretariate der Staatsbahnen auf dem Bahnhofe in Kopenhagen ausgegeben, wo die Offerten bis zum 29. Februar d. J. um 12 Uhr abzugeben sind.

Kopenhagen, den 8. Februar 1884.
Die Direction der Seeländischen Staatsbahnen. (435)

Die Anlieferung der für das Jahr April 1884/85 für die Bahnhofs - Gasanstalten Hainholz bei Hannover und Lehrte erforderlichen Gaskohlen — etwa 4 200 000 kg — soll in öffentlicher Submission am

Montag, den 18. Februar d. J.,
Vormittags 11 Uhr

im Büreau der unterzeichneten Behörde verdungen werden.

Offerten sind versiegelt und als solche

gekennzeichnet portofrei bis zum Termine einzureichen. Die Bedingungen können in unserer Kanzlei eingesehen, oder auch von derselben gegen 50 ₰ Copialien bezogen werden. (436 J)

Königliches Eisenbahn-Betriebs-Amt (Hannover-Rheine) zu Hannover.

Oberschlesische Eisenbahn. Die Lieferung von 4 Normal-Tenderlocomotiven für Vollbahnen soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden. Die Offerten sind mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von Tenderlocomotiven" versehen bis zum Submissionstermine am Freitag, den 29. Februar d. J., Vormittags 12 Uhr, versiegelt und portofrei an das diesseitige maschinentechnische Bureau hierselbst einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt. Die Lieferungsbedingungen liegen im vorbezeichneten Bureau zur Einsicht aus, auch werden Copien derselben gegen Einsendung der Copialien von 3 ℳ unfrankirt abgegeben.

Breslau, den 9. Februar 1884.

Königliche Direction. (437)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. iur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 15. Zeitung des Vereins 1884.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.

Sammtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden de[illegible] Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buch[illegible] bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 [illegible] durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark [illegible].

Commissionar für den Bu[illegible]
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 20. Februar 1884.

Eisenbahnen und Industrie.

In der jüngsten Zeit sind mehrfach die innigen Beziehungen zwischen Verkehr und Industrie erörtert worden und zwar zunächst von Kreisen, welche die Absicht hatten, durch Verbesserung der Verkehrswege, insbesondere durch den Bau von Eisenbahnen die wirthschaftliche Lage eines Landes oder einer Gegend zu heben. Das ist ja nun ganz richtig und anerkennenswerth gewesen, allein es hiesse das Wesen des modernen Verkehrs und der Eisenbahnen verkennen und überschätzen, wollte man ihnen die Kraft zutrauen, lediglich aus sich heraus Industrien zu gründen. Eisenbahnen allein wären unfähig auch nur den geringsten Verkehr da zu erzeugen, wo es an Arbeitsstoffen fehlt, wie etwa in der Wüste. Wohl aber sind sie im Stande, da, wo sich in Form von Hülfs- oder Rohstoffen günstige Vorbedingungen zur Begründung einer Industrie vorfinden, das Erwachen und Erwachsen derselben zu beschleunigen, ja bewusst zu betreiben. In der Regel und zunächst wird der bessere Verkehrsweg nur die höhere Verwerthung der Rohstoffe durch Versendung zur Folge haben. Wenn in den Wäldern Galiziens der Cubikfuss runden Kiefernholzes 10—20 ₰, in Berlin dagegen 50—60 ₰ kostet, so werden bessere Verkehrswege alsbald den Preis wie den Absatz des Holzes erhöhen, deshalb aber nicht gleichzeitig eine auf die Verarbeitung des Holzes gegründete Industrie ins Leben zu rufen vermögen. Hierzu gehören eben auch noch andere Vorbedingungen.

Im Allgemeinen wird die individuelle Initiative, welche so auf diese oder jene Gegenden aufmerksam gemacht werden soll, ausschlaggebend bleiben. Nur sie ist zeugungsfähig aus eigener Kraft, wenn auch nicht Alles gedeiht. Schriftgiesser und Buchdrucker allein können kein Buch herstellen, wohl aber der Schriftsteller nöthigenfalls ohne die Beiden. Mit Capitalien, Arbeitern und Eisenbahnen lässt sich keine Industrie, es sei denn nach Art des Homunculus, gründen, wenn jene höhere Kraft fehlt, welche Viele gering schätzen, weil sie sie nicht mit Augen sehen und mit Händen greifen können. Mitten auf dem Continent, fern von einer grossen natürlichen Verkehrsstrasse, ohne auch nur die nothwendigsten Hülfs- und Rohstoffe zu besitzen, ist vor wenig mehr als hundert Jahren aus kleinen Anfängen eine weltbekannte Industrie entstanden, welcher der erwerbsmässige Gründer von heute, der einzig und allein in dem Geldcapital die Quelle alles Lebens erblickt, welcher der blos mit Zahlen rechnende Speculant kein besonderes Gedeihen in Aussicht gestellt haben würde. Unter ungünstigen Verkehrsverhältnissen hat sich die Industrie von Mülhausen und dem Elsass entwickelt und sie ist gediehen auf Grund der Intelligenz und Rechtschaffenheit ihrer Unternehmer, welche alle Hindernisse besiegten und es, wie ähnlich die Schweizer, so weit brachten, dass sie über Land und Meer, aus Indien und Egypten Rohbaumwolle beziehen, um sie verarbeitet auch nach diesen Ländern hin wieder auszuführen.

Da, wo die wirthschaftliche Thätigkeit bereits entwickelt war, ist sie von den Eisenbahnen alsbald erheblich gesteigert worden. Aber auch da haben die Eisenbahnen in der Regel nicht neuen Verkehr erzeugt, sondern nur latenten Verkehr frei gemacht. Knies hat von den Transporthindernissen und insbesondere von den Transportkosten gesagt, dass sie wie der Luftdruck auf dem wirthschaftlichen Leben lasten und die Entfaltung der Triebe zurückhalten. Mit jeder Verbesserung und Verbilligung des Transportwesens wird dieser Druck gemindert und alle Triebe, welche dem verbliebenen Rest des Druckes gewachsen sind, schiessen alsbald lustig empor.

Wenn man in Oesterreich und anderwärts, wo mit Hülfe der Eisenbahnen in geeigneten Gegenden eine industrielle Thätigkeit angeregt und hervorgerufen werden soll, den Einfluss der Eisenbahnen nicht überschätzt, sondern ihn von Anfang an richtig beurtheilt, dann wird man sich vor Enttäuschungen und Verlusten bewahren können. Wo wohlfeile Arbeits- und Wasserkräfte, wo reiche Holzbestände, Salze und andere Naturproducte vorhanden sind, müssen Möbel-, Papier- und chemische Fabriken, wenn nicht noch andere Bedingungen hinzutreten, keineswegs prosperiren.

Paul Dehn.

Die zweite Berathung des Etats der Preussischen Staatseisenbahnen.

(Schluss.)

Bei der Berathung der sachlichen Ausgaben der Eisenbahnen wurde bezüglich der Communalbesteuerung derselben constatirt, dass der Etat die Steuer so berechne, dass als steuerpflichtiges Einkommen auch die an die Actionäre zu zahlende Rente betrachtet sei. Damit sei, so wurde bemerkt, die früher streitige Frage, ob die Commune diese mit zur Steuer heranziehen könne, zu Gunsten derselben entschieden.

Eine lange Debatte entspann sich über die Eisenpreise. Der Referent der Budgetcommission hatte bemerkt, dass nach Ansicht derselben die Eisenpreise wohl etwas zu hoch angenommen seien; daran schloss der Abg. Büchtemann eine längere Ausführung. Er wies darauf hin, dass der Etat die Schienenpreise loco Werk etwa zu 160 ℳ pro Tonne berechne. In der zweiten Hälfte vorigen Jahres seien nun mehrfach von Deutschen Werken nach dem Auslande Schienen zu Preisen geliefert, die loco Werk sich auf etwa 85 ℳ pro Tonne stellten, während bei neuerlichen Submissionen für das Inland 146 und 139 ℳ pro Tonne die billigsten Preise gewesen seien. Zwischen den Ausland- und den Inlandpreisen sei also eine Differenz von etwa 55 ℳ, also, da der Schutzzoll pro Tonne nur 25 ℳ betrage, noch 90 ℳ über diesen hinaus. Die Ursache dieser hohen Inlandpreise fand der Redner in den Coalitionen der Schienenfabrikanten; er bezog sich auch auf eine ähnliche Coalition der Wagenfabrikanten und fragte an, wie die Regierung sich solchen Coalitionen gegenüber, welche ihr unzweifelhaft bekannt seien, zu verhalten gedenke. Er sprach die Ansicht aus, dass sie entweder die Concurrenz des Auslandes zulassen oder zur eigenen Fabrikation von Schienen übergehen müsse.

Seitens des Regierungscommissars wurde festgestellt, dass der Schienenpreis im Etat nicht zu 160, sondern zu 155 ℳ loco Werk angenommen sei und bemerkt, dass die Regierung bestimmte Mittheilungen über Coalitionen der Fabrikanten nicht erhalten habe, dass übrigens alle Submissionen auf Schienen und Wagen öffentliche seien, und dass dem Auslande nicht verwehrt sei, sich an denselben zu betheiligen. Allerdings seien mehrfach Offerten ausländischer Werke zurückgewiesen, aber nur deshalb, weil sie die Uebernahme des Zolles Seitens der Preussischen Eisenbahnverwaltung gefordert und sich den Lieferungsbedingungen nicht unterworfen hätten.

Interessant waren die Mittheilungen, welche die Abgg. Vygen und Löwe (Bochum) über die Schienenproduction machten.

Ersterer erkannte als richtig an, dass Lieferungen nach dem Auslande zum Preise von etwa 85 ℳ pro Tonne loco Werk gemacht und bemerkte, dass dieser Preis noch um etwa 8 ℳ hinter den Selbstkosten, die Generalkosten und Obligationszinsen eingerechnet, zurückbleibe. Er berechnete den ganzen Consum Deutschlands an Schienen auf etwa 200 000 t, die Productionsfähigkeit der Deutschen Eisenwerke auf annähernd 500 000 t und fügte hinzu, dass Krupp mit noch einem Werke zusammen allein den ganzen Bedarf Deutschlands decken könne. Die Gesammtproduction an Schienen in Amerika, England und Deutschland zusammen im Jahre 1882 gab er auf 2 400 000 t gegen 800 000 t im Jahre 1878 an.

In der Nothwendigkeit, ihre über den Inlandsbedarf hinausgehenden Producte auf dem Weltmarkte abzusetzen, und in der Nothwendigkeit einer Massenproduction zum Zwecke billiger Herstellung erblickte der Abgeordnete die Erklärung für die niedrigen Auslandspreise. Er sowohl wie der Abg. Löwe (Bochum) wiesen dabei noch auf die grosse Bedeutung des mit der Eisenproduction verbundenen Frachtverkehres hin.

An diese Aeusserungen knüpften sich längere wirthschaftspolitische Erörterungen; dabei wurde die Bedenklichkeit einer übermässigen Ausdehnung der Leistungsfähigkeit der Industrie für diese selbst und ihre Arbeiter, zugleich aber auch für die Landestheile, welche durch die übermässige Heranziehung von Arbeitern zur Eisenindustrie von Arbeitskräften entblösst würden, hervorgehoben.

Einen Abschluss in einem bestimmten Antrage fand die Debatte nicht.

Eine grosse Anzahl von Wünschen wurde bezüglich einzelner Bahnhöfe geäussert. Bezüglich der letzteren ist zu bemerken, dass der Minister der öffentlichen Arbeiten einen weitgehenden und umfassenden Neubau des Crefelder Bahnhofes und die Erwägung einer gründlichen Verbesserung der Bahnhöfe in Münster in Aussicht stellte. Für den Bahnhof Düsseldorf wurden Unterführungen gefordert und von mehreren Seiten wurde die Bitte ausgesprochen, dass die Pläne für grosse Bahnhöfe vor der Ausführung bekannt gemacht würden, damit dem Publikum Gelegenheit geboten werde, an denselben rechtzeitig Kritik zu üben. Auch eine Veröffentlichung bereits ausgeführter Bahnhofsanlagen wurde mit besonderer Bezugnahme auf ein lobend erwähntes derartiges Werk des Regierungsbaumeisters Wolff als wünschenswerth bezeichnet. Der Bahnhof Göttingen wurde wegen der dort in grossem Masse nöthigen Ueberschreitung der Geleise als betriebsgefährlich bezeichnet.

Die Abgg. v. Schorlemer-Alst und Berger (Witten) befürworteten den baldigen, seither zurückgestellten Bau der der Bergisch-Märkischen Eisenbahn concessionirten Bahn Witten-Bommern und erhielten darauf die Antwort der Regierung, dass die Frage, ob sich die Ausführung dieser Eisenbahnverbindung empfehle, einer erneuten Prüfung unterzogen werde.

Im Uebrigen wurde der Etat ohne erhebliche Debatten erledigt.

Zum Gesetzentwurf, betreffend die Herstellung von Bahnen localer Bedeutung im Königreich Bayern.

Dieser von uns in No. 99 S. 1340 v. Jahrg. abgedruckte Gesetzentwurf, dessen Motive wir in No. 101 v. Jahrg. und No. 1, 3 und 5 d. Jahrg. mittheilten, wird gegenwärtig vom Ausschuss der Bayerischen Abgeordnetenkammer berathen.

Begutachtet wurden folgende Localbahnprojecte: 1. von Uebersee nach Marquartstein, 2. von Weiden nach Vohenstrauss, 3. von Neumarkt in der Oberpfalz nach Beilngries mit Abzweigung von Greisselbach nach Freystadt, welche einstimmig gebilligt wurden. Sodann 4. und 5. von Hof über Naila nach Marxgrün und von Münchberg nach Helmbrechts. Die Ausführung der ersteren Linie wird davon abhängig gemacht, dass bezüglich des Bahnhofes in Hof ein Abkommen mit der Königlich Sächsischen Staatsbahnverwaltung getroffen werde. Ueber die eingereichte Petition, welche den Bau der 10 km langen Zwischenstrecke von Naila nach Helmbrechts verlangt, ist zur Tagesordnung übergegangen.

Bezüglich der Localbahn von Erlangen über Forth nach Gräfenberg (1 216 100 ℳ) wurde mit grosser Majorität der Antrag des Referenten Frhrn. v. Soden, für eine Bahnlinie von Erlangen bis Forth den Betrag von 828 000 ℳ einzusetzen, angenommen, nachdem man abgelehnt hatte, die Linie bis Gräfenberg weiter zu bauen.

Weiter wurde folgenden Localbahnprojecten die Genehmigung ertheilt: 7. von Roth nach Greding (mit allen Stimmen gegen diejenige des Vorsitzenden; die Petition, betreffend die Abzweigung nach Allersberg, wird der Regierung zur Würdigung übergeben); 8. von Feucht nach Wendelstein; 9. von Eichstätt-Bahnhof nach Eichstätt-Stadt, mit der vom Referenten vorgeschlagenen Einschaltung: „mit schmaler Spur"; 10. von Neustadt a/S. nach Bischofsheim; 11. von Landsberg nach Schongau; schliesslich wurde 12. für die Erbauung der Bahnlinie Pocking-Passau einstimmig der Betrag von 3 000 000 ℳ eingesetzt.

Staatsminister Frhr. v. Crailsheim sprach in Veranlassung einer Interpellation das lebhafte Bedauern der Staatsregierung aus, dass bei keiner der Bayerischen Waldbahnen die Vorbedingungen des Art. 5 des Secundärbahngesetzes vom Jahre 1882 erfüllt seien; sobald die Hindernisse gehoben seien, werde er mit Vergnügen eine solche Linie aufnehmen. Hierbei bemerkte er, dass das Project Zwiesel-Grafenau bereits vollständig gereift, während dies bezüglich Passau-Freyung's noch nicht der Fall sei, weil die Einmündung in Passau die Tracirung einer neuen Linie erfordere. Sodann wurde Art. 1, wie er sich nunmehr gestaltet, mit dem Maximalbetrage von 13 892 400 ℳ einstimmig angenommen.

Da der Gesetzentwurf in nächster Zeit in der Abgeordnetenkammer selbst zur Berathung und Beschlussfassung gelangen wird, wollen wir nicht säumen, die Beschreibung der Einzelprojecte, welche wir in den Motiven des Gesetzentwurfs abgedruckt finden, im Auszug mitzutheilen.

1. Bahn von Uebersee nach Marquartstein mit normaler Spurweite.

Die Erbauung einer Localbahn von Uebersee nach Marquartstein bezweckt, das von der Südseite des Chiemsees gegen das Hochgebirge sich hinziehende Thal des Achenflusses dem Verkehre besser zu erschliessen und insbesondere für die in demselben, namentlich in den bedeutenden Gebirgsforsten des oberen Thales und seiner Seitenthäler gewonnenen Producte an Holz und Steinen leichtere Abfuhr zu den Hauptverkehrsplätzen und damit erweiterte Absatzmöglichkeit zu schaffen.

Mit einer Curve vom Minimalradius zu 200 m zweigt die 7,93 km lange Bahn von der Station Uebersee der Rosenheim-Salzburger Bahn am östlichen Ende ab und wendet sich südlich, um die Richtung des Achenthales zu nehmen, auf dessen linker Seite dieselbe bis zur Endstation Marquartstein verbleibt. Gleich nachdem die Localbahn die Station Uebersee verlassen hat, sucht sie auf dem kürzesten Wege die Districtsstrasse zu erreichen und lehnt sich mit wenigen Ausnahmen an deren Westseite soweit als thunlich an, wodurch ihr auch entsprechender Schutz gegen die Hochwasser der Achen geboten wird, da die Strasse zugleich den Hochwasserdamm bildet.

In der Nähe von Frenthal, sowie bei Weidach ist die Horizontalprojection der Strasse so ungünstig, dass derselben nicht gefolgt werden konnte, indem sonst die Linie eine so grosse Mehrlänge erhalten hätte, dass die durch Benutzung der Strasse erreichten Vortheile gegen die Kosten der Mehrlänge bedeutend zurückgetreten wären. Es wurde daher an diesen Stellen die Strasse verlassen, um dann auf dem kürzesten Wege dieselbe wieder an ein benutzbaren Stelle zu erreichen.

Mässig ansteigend mit nur ganz geringen Erdarbeiten erreicht die Bahn diese Stelle, 800—900 m vom Ort Mietenkam entfernt, für welchen hier im Bedarfsfall eine Personenhaltestelle etablirt werden soll. In unmittelbarer Nähe der Cement-

fabrik Staudach ist ebenfalls die Errichtung einer Güterhaltestelle vorgesehen.

Von hier aus erhebt sich die Bahn mit steter Anlehnung an die Westseite der Strasse in mässiger, nur zuletzt etwas stärkerer Steigung gegen die Station Marquartstein, welche gegenüber dem Orte Marquartstein bei Loitshausen situirt ist. Eine Fortsetzung der Bahn bis an den Fuss der Berge bei Unterwessen hätte mit so grossen Schwierigkeiten zu kämpfen und würde so bedeutende Kosten verursachen, dass die für die Bewohner des Achenthales mit dieser Fortsetzung erreichbaren Vortheile zu der Kostenmehrung ausser Verhältniss stünden. Es könnte aber möglicher Weise diese Fortsetzung seinerzeit vorwiegend aus forstärarialischen Interessen wieder in Frage kommen, weshalb bei Situirung der Endstation Marquartstein auf die Möglichkeit einer seinerseitigen Fortsetzung der Bahn bis Unterwessen Rücksicht genommen wurde.

Die Erträgnisse aus dem Personen- und gewöhnlichen Localverkehr werden nicht erheblich sein, wohl aber die zu erwartenden Holz-, Stein- und Viehtransporte. — Stationen sind projectirt in Entfernung ab Neustadt a/W.: St. Felix PH (0,8 km), Sternstein (4,7 km), Gailersreuth (7,3 km), Floss (9,8 km), Haupersreuth PH (12,7 km), Waldthurn PH (16,0 km), Albesrieth (18,9 km), Waldau (21,1 km), Vohenstrauss (25,1 km).

2. Bahn von Weiden über Neustadt a/W. N. nach Vohenstrauss mit normaler Spurweite.

Nachdem die schon in früheren Jahren zu Tage getretenen Bestrebungen zur Herstellung einer directen Bahnverbindung zwischen Weiden und Pilsen, welche eine Abkürzung der Verkehrslinie Nürnberg-Prag um etwa 40 km gegenüber der bestehenden Bahn über Schwandorf und Furth und die Erweiterung des Absatzgebietes Böhmischer Kohlenlager bezwecken sollte, resultatlos geblieben und die im Jahre 1872 von der vormaligen Bayerischen Ostbahn-Gesellschaft aufgestellten Projecte, welche die beiden Alternativlinien Weiden-Rothenstadt-Vohenstrauss-Waidhaus und Weiden-Neustadt a/W. N.-Floss-Neudorf behandelten, zurückgestellt waren, hatten die Bewohner von Vohenstrauss und Umgebung auf den Anschluss an das bestehende Bahnnetz mittelst einer Hauptbahn verzichtet und ihre Bestrebungen auf die Erbauung einer Secundärbahn durch den Staat gerichtet.

Die Localbahn Weiden-Floss-Vohenstrauss zweigt in der Station Neustadt von der Hauptbahn Weiden-Eger in östlicher Richtung ab, übersetzt die Waldnaab und lenkt hiernach sofort in das Seitenthal der Floss ein. Die vielen und scharfen Krümmungen dieses Flusses erfordern zwei Correctionen des Wasserlaufes, sowie zwei Ueberbrückungen desselben und ist ausserdem noch unweit Sternstein das Seitenthal des Görnitzbaches mittelst einer Brücke zu überschreiten. Von Sternstein aus wird das Flussthal noch enger und schärfer gekrümmt, so dass dasselbe auf eine Strecke ganz verlassen werden muss, um in starkem Anstiege über Gailersreuth die Nähe des Marktes Floss zu erreichen.

In der Fortsetzung gelangt die Linie über Haupersreuth zur Wasserscheide zwischen Floss und Luhe und fällt, indem sie bleibend die südliche Richtung annimmt, an dem linksseitigen Gehänge des Sandbaches gegen Waldthurn und Albesrieth ab.

Nach Ueberschreitung der Luhe steigt dieselbe gegen Waldau empor, und läuft schliesslich, abwechselnd fallend und steigend, nach Ueberschreitung des Löhlbachthales, an Altenstadt vorüber in die Endstation Vohenstrauss ein, welche so situirt ist, dass eine Fortsetzung der Bahn seinerzeit ohne Verlegung derselben stattfinden könnte.

Die Baulänge der Bahn von Mitte des Stationsgebäudes Neustadt bis zur Mitte des Stationsgebäudes Vohenstrauss beträgt 25,1 km, während die Länge der Luftlinie 16,2 km misst.

3. Bahn von Neumarkt i/O. nach Beilngries und Zweigbahn von Greisselbach nach Freystadt mit normaler Spurweite.

Diese Bahn verfolgt im Vereine mit der unter Ziffer 6 behandelten Localbahn von Roth nach Greding den Zweck, das von dem Eisenbahn-Viereck Nürnberg-Regensburg-Ingolstadt-Treuchtlingen eingeschlossene, bisher noch eisenbahnlose Gebiet auf die einfachste und den localen Interessen am meisten entsprechende Weise mit dem Eisenbahnnetze in Verbindung zu setzen.

Sie bildet zwar einen Theil des früheren Hauptbahnprojectes Ingolstadt-Hersbruck, bei Tracirung der Localbahn konnte aber auf eine eventuelle spätere Umwandlung in eine Hauptbahn umsoweniger Rücksicht genommen werden, als dann eine Benutzung der Strassen von vornherein ausgeschlossen gewesen wäre, die bei Localbahnen zulässigen grossen Steigungen und raschen Gefällswechsel wie auch die scharfen Curven mit kleinen Radien hätten vermieden werden müssen, und wären dadurch die Baukosten für diese Linie so sehr vergrössert worden, dass damit auch die Möglichkeit der Ausführung als Localbahn geschwunden wäre.

Bei Greisselbach kommt die Bahn von Neumarkt nach Beilngries dem Städtchen Freystadt auf circa 10 km nahe. Hier ist also durch Anschluss einer Zweigbahn die Hereinziehung des mit seinem Verkehr hauptsächlich auf Neumarkt angewiesenen Freystadt am leichtesten zu bewerkstelligen, wodurch auch der etwas lebhafteren Verkehr besitzende Markt Sulzbürg in der Zwischenstation Rocksdorf einen passenden Anschluss an das Verkehrsnetz findet.

Mit der Wahl der Normalspur für die Linie Neumarkt i/O.-Beilngries war aber auch die Spurweite für die nur 10 km lange Zweigbahn von Greisselbach nach Freystadt bestimmt, abgesehen davon, dass auch hier durch die kleineren Curvenradien einer Schmalspurbahn für die Trace keine besonderen Vortheile zu erreichen wären.

Die normalspurig projectirte Localbahn zweigt von der Regensburg-Nürnberger Linie am südöstlichen Ende der Station Neumarkt i/O. ab und schliesst sich sofort an die Beilngrieser Staatsstrasse an, welche ihr nun bis Greisselbach als Unterlage dient mit Ausnahme einiger nur ganz kurzer Stellen, wo die Krümmungsverhältnisse der Strasse dieses nicht zulassen.

Kurz vor Greisselbach verlässt sie die Strasse, um mit scharfer Curve die Richtung zu gewinnen, in welcher sie gemeinschaftlich mit der Staatsstrasse die bestehende Brücke benutzend den Ludwigs-Donau-Maincanal übersetzt, um sodann in die bei der Schiefersmühle westlich vom Canale situirte Haltestelle Greisselbach einzumünden. Von hier zweigt die Linie nach Freystadt westlich ab, während die Beilngrieser Bahn sich nach dem Verlassen dieser Haltestelle sofort wieder der Staatsstrasse zuwendet und auf derselben bis Mühlhausen verbleibt. Da in der Nähe dieses Ortes die Strasse die Sulz überschreitet, um die Ortschaft zu durchziehen, dann bei der Reismühle sofort wieder auf das linke Ufer dieses Baches zurückkehrt und den Donau-Maincanal übersetzt, um nach Pollanten zu gelangen, die bestehenden Strassenbrücken aber zu einer Mitbenutzung für die Bahn nicht geeignet sind, so bleibt letztere, um diese zwei kostspieligen Uebergänge zu vermeiden, auf dem linken Sulzufer und lehnt sich an den Leinpfad des Canales an, demselben folgend bis zur Wegscheide, woselbst die von Freystadt über Erasbach kommende Districtsstrasse in die Staatsstrasse einmündet, welche hier zum dritten Male den Canal überschreitet. Von da bis Berching bleibt die Bahn auf der Staatsstrasse, zieht sich, da in Berching durch die Stadtthore der Weg auf der Strasse für die Bahn versperrt wird, neben dem Canale hinter den Häusern um dieses Städtchen, hält sich noch eine Strecke weit neben dem Canale und folgt sodann wieder der Strasse, welche aber von hier angefangen nur mehr stellenweise als Bahnkörper benutzt werden kann, passirt Pollanten und mündet in die nördlich vom Städtchen Beilngries zwischen dem Canalhafen und der Sulz an der Staatsstrasse situirte Endstation Beilngries ein. Die Länge dieser Linie von Mitte der Station Neumarkt i/O. bis zu jener der Endstation Beilngries beträgt 27,62 km, während die Luftlinie 26 km lang und somit der Umweg, den die Bahn zu machen hat, ein sehr unbedeutender ist.

Die nöthige Maximalsteigung beträgt 20 ‰ = $^1/_{50}$, der erforderliche Minimalcurvenradius 180 m.

Die von der Haltestelle Greisselbach abzweigende Linie nach Freystadt wendet sich nach Westen, überschreitet die Lach und folgt nun der über Rocksdorf, Wettenhofen und Thannhausen nach Freystadt führenden circa 5 m breiten Districtsstrasse, sich grossentheils an dieselbe anlehnend. Vor Rocksdorf übersetzt die Bahn gemeinschaftlich mit der Strasse und die gewölbte Strassenbrücke mitbenutzend die Sulz und zieht sich sodann, wo immer thunlich, neben der Districtsstrasse fort bis Thannhausen, durchfährt diese Ortschaft und senkt sich an einem Gehänge gegen Freystadt hinab, woselbst sie in der hart neben der Strasse und in unmittelbarer Nähe des Städtchens situirten Station Freystadt endigt.

Die Länge dieser Zweigbahn beträgt 10 km, die hierfür nöthige Maximalsteigung 25 ‰ = $^1/_{40}$ und der erforderliche Minimalcurvenradius 200 m.

4. Bahn von Hof über Naila nach Marxgrün mit normaler Spurweite.

Die vorbezeichnete Bahn bezweckt die Verbindung des industriereichen unteren Selbitzthales mit der seinen Verkehr sowohl hinsichtlich des Bezuges von Rohproducten als auch des Absatzes seiner Fabrikate vornehmlich vermittelnden Stadt Hof.

Das Bestreben der Bevölkerung von Hof und der des unteren Selbitzthales war zwar ursprünglich auf die Erbauung einer Hauptbahn Hof-Selbitz-Naila-Eichicht gerichtet. Um das Zustandekommen der Bahn nicht noch länger in Frage zu stellen, liessen jedoch die Interessenten den Gedanken an die Erbauung einer Hauptbahn fallen, erklärten sich mit einem nach den neueren Normen für Localbahnen ausgearbeiteten Localbahnproject einverstanden und erboten sich, den zum Bahnbau erforderlichen Grund und Boden kostenfrei zur Verfügung zu stellen und hiermit die gesetzlich vorgeschriebene Mindestleistung zu erfüllen.

Nachdem aber einmal der locale Charakter der Bahn feststand, war für ihre Richtung und Ausdehnung fast ausschliess-

lich die Lage der wichtigeren Orte und industriellen Etablissements bestimmend, und erschien demgemäss eine Fortsetzung derselben im unteren Selbitzthale bis Marxgrün vortheilhaft, um hier an dem Zusammenlauf der Strassen von Steben und Lichtenberg den Verkehr von dem Bade Steben, dann von Blankenstein, Blankenberg und Geroldsgrün mit seinen Fabriken unmittelbar aufnehmen zu können.

Nach diesen Gesichtspunkten ergab sich das Project der Bahn, für welche die Wahl der normalen Spurweite mit Rücksicht auf den zu erwartenden, nicht unerheblichen Kohlentransport geboten war, in folgender Weise:

Die Trace verlässt den Bahnhof Hof in nordwestlicher Richtung und erreicht, indem sie sich auf etwa 1 km Länge neben der Hof-Leipziger Bahn hinzieht, unter Anwendung der Maximalsteigung von 1 : 40 die Hof-Nailaer Staatsstrasse bei Neuhof, woselbst für die Zwecke der Localbahn eine Haltestelle mit Güterabfertigung angelegt werden soll.

Hierauf überschreitet die Linie in westlicher Richtung eine untergeordnete Wasserscheide und senkt sich gegen Wölbattendorf, und im weiteren Verlaufe gegen Köditz ins Thal des Göstrabaches herab.

Nach Passirung der Wasserscheide von Saale und Selbitz gelangt die Bahn nach Rothenbürg und von da in das Selbitzthal, um dieses nicht mehr zu verlassen.

Sie folgt in mässigem Gefälle dem Laufe des Flusses auf dessen rechtem Ufer, berührt die Orte Selbitz und Naila und gelangt nach Ueberschreitung des Thales zur Endstation Marxgrün.

Die Länge der ganzen Bahn von Mitte des Betriebshauptgebäudes Hof bis zur Mitte des Stationsgebäudes Marxgrün beträgt 24,1 km, gegenüber der Länge der Luftlinie von 17,70 km, die Maximalsteigung ist 1 : 40, der Minimalcurvenradius 180 m.

Das ganze Bahngebiet liegt auf Urgebirgsboden und das zu fördernde gebundene Material besteht aus Urthonschiefer, Grünstein und Quarz, das ungebundene aus den Verwitterungsproducten dieser Gebirgsarten.

Die Bauarbeiten dieser Localbahn sind nicht unbedeutend, da bei Hof, Köditz und Rothenbürg Dämme bis zu 8 m Höhe und bei Naila und Unterklingensporn Felseinschnitte von 8 beziehunsweise 12 m Tiefe vorkommen. Das bedeutendste Kunstbauobject ist die Selbitzbrücke bei Unterklingensporn, welche drei mit Blechbalken zu überbrückende Oeffnungen von je 16 m Lichtweite erhält.

Stationen, beziehungsweise Haltestellen mit Güterabfertigung sind angenommen ab Hof: Neuhof PGH 2,3, Wölbattendorf PH 4,4, Köditz PGH 5,5, Rothenbürg PH 11,8, Selbitz PGH 14,1, Naila 18,0 und Marxgrün 21,7 km. Ein Personenhalt Stegenwaldhaus ist für Vergnügungsreisende von Hof zu benutzen.

Die Kosten für den zum Bahnbau erforderlichen Grund und Boden einschliesslich einer entsprechenden Reserve sind durch Beiträge der Districte Hof und Naila gedeckt.

5. Bahn von Münchberg nach Helmbrechts mit normaler Spurweite.

Die Verbindung des oberen Selbitzthales mit dem Bahnnetze wird von der dortigen Bevölkerung schon seit lange erstrebt und war schon in der Gesetzesvorlage vom December 1877 durch die Aufnahme der Secundärbahnlinie Stammbach-Naila in Aussicht genommen. Nachdem Naila selbst mit dem ganzen unteren Selbitzthale durch die unter Ziffer 4 vorgetragene Bahn Hof-Naila-Marxgrün eine den localen Bedürfnissen am besten entsprechende Verbindung mit Hof erhalten soll und der Ort Selbitz in diese Linie noch mit einbezogen werden konnte, erschien für die Herstellung einer Bahn in das obere Selbitzthal die Stadt Helmbrechts als der passendste Endpunkt, nachdem die Interessen des Marktes Schauenstein doch kaum so schwerwiegend sein dürften, um die sofortige Ausführung des noch offen bleibenden, 10 km langen Zwischengliedes Helmbrechts-Selbitz zu rechtfertigen, wobei noch ins Gewicht fällt, dass bei der hohen Lage des genannten Ortes der Weg zu einer hierfür anzulegenden Station wenigstens 3 km betragen würde, während die projectirte Station Selbitz 4½ km von Schauenstein entfernt zu liegen kommen wird.

Für die zweckmässige Führung dieser Localbahn war es weiterhin geboten, den Anschluss an die Süd-Nordbahn nicht, wie früher projectirt, in Stammbach, sondern in Münchberg zu suchen, da der Verkehr des oberen Selbitzthales mit seinen wichtigsten Orten Helmbrechts und Wüstenselbitz vorwiegend nach dessen Amtssitze Münchberg und weiterhin nach Hof gravitirt.

Die Interessenten haben sich auch mit dieser Bahnführung einverstanden erklärt und zur kostenfreien Bereitstellung des erforderlichen Grund und Bodens erboten. Ausser dieser Leistung übernehmen dieselben noch die Verpflichtung zur Beisteuer eines Baarzuschusses von 8 500 *M.* in Anbetracht des Umstandes, dass für die Einführung der Localbahn in den Bahnhof Münchberg auf 1,63 km Länge, d. i. soweit sich die Localbahn an die bestehende Linie anlehnt, verhältnissmässig grosse Baukosten erwachsen, während die Erwerbung von Grund und Boden hierselbst nicht erforderlich wird.

Ueber das Project der Bahn ist Folgendes zu erwähnen: Nachdem die Trace auf etwa 1,6 km Länge der Hof-Bamberger Bahn gefolgt ist, wendet sich dieselbe nordwestlich, gelangt ansteigend auf eine secundäre Wasserscheide von Seitenzuflüssen der Saale, um von da in das Gebiet des Enziusbaches, welcher in einer Höhe von 5,5 m überschritten wird, abzufallen. Wiederholt kurz ansteigend, wird Hildbrandsgrün und in weiterer Steigung die Wasserscheide zwischen dem Enziusbach und der Selbitz erreicht.

Nun horizontal bleibend, wendet sich die Linie nördlich gegen Wüstenselbitz, übersetzt die Selbitz 5,5 m über Terrain und fällt sodann in das Eierbachthal ab, dasselbe in geringer Höhe überschreitend, um endlich nach kurzem Anstiege in die Endstation Helmbrechts einzulaufen.

Die Länge der Bahn von Mitte des Betriebsgebäudes Münchberg bis zur Mitte des Stationsgebäudes Helmbrechts beträgt 9,73 km, gegenüber der Luftlinie von 7,15 km, die Maximalsteigung 22,2 ‰ = 1 : 45, der Minimalcurvenradius 180 m.

Ausser der Endstation Helmbrechts soll nur eine Haltestelle mit Güterabfertigung für Wüstenselbitz und bei Hildbrandsgrün eine Personenhaltestelle errichtet werden.

(Schluss folgt.)

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Adressen-Verzeichniss der Wagen-Verwaltungen. Zu diesem Verzeichnisse ist der IV. Nachtrag von der geschäftsführenden Direction herausgegeben und vertheilt worden.

Aus dem Deutschen Reich.

Berlin-Hamburger Eisenbahn.

Das Rescript, durch welches die Regierung der Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn die neue Verstaatlichungs-Offerte notificirte, hat folgenden Wortlaut: „Berlin, den 8. Februar 1884. Die Voraussetzungen, unter welchen das der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft unterm 13./14. Juni v. J. staatsseitig gemachte Angebot formulirt worden ist, haben — wie bereits in unserem Erlasse vom 5. December v. J. — C. B. 2149 — angedeutet — inzwischen insofern eine Aenderung erfahren, als das Geschäftsjahr 1883, welches nach dem erwähnten Angebote für Rechnung des Staats gehen sollte, nunmehr abgelaufen und die damals noch nicht fixirte Dividende des Jahres 1882 auf 19½ pCt. festgesetzt ist. Des Weiteren haben die mit den Vertretern der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft am 15. December v. J. und 8. v. M. gepflogenen commissarischen Verhandlungen in mehrfacher Hinsicht Anlass gegeben, diesseits in eine erneute Prüfung der finanziellen und wirthschaftlichen Verhältnisse des Unternehmens einzutreten. Nach dem Ergebnisse der dieserhalb stattgefundenen Erwägungen kann eine Erhöhung der den Actionären für die Abtretung ihres Unternehmens bisher offerirten Rente für zulässig erachtet werden. Demgemäss erklärt sich die Königl. Staatsregierung unter Vorbehalt der Landesherrlichen Genehmigung bereit, mit der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft über die Abtretung ihres Unternehmens an den Staat auf der Grundlage einer Rente von 16½ pCt. nebst einer baaren Zuzahlung von 60 *M.* pro Actie einen Vertrag abzuschliessen. Unter Beifügung eines bezüglichen Vertragsentwurfs, welcher mit Rücksicht auf die von der Generalversammlung der Actionäre beschlossene und von den betheiligten Regierungen nicht beanstandete Statuten-Aenderung aufgestellt ist und sich im Uebrigen der bewährten Fassung der bisher abgeschlossenen Verstaatlichungs-Verträge anschliesst, ersuchen wir die Direction, vorstehende Offerte zur Kenntniss des Ausschusses zu bringen, und über dieselbe mit thunlichster Beschleunigung die weitere Beschlussfassung herbeizuführen. An diese Offerte erachtet sich die Königl. Staats-Regierung bis zum 1. April d. J. für gebunden." (Es folgen die üblichen Formalitäten sowie die Unterschriften des Ministers der öffentlichen Arbeiten und des Finanzministers.) Die Offerte selbst lautet wie folgt: „Nachdem mit der Grossherzoglich Mecklenburg-Schwerinschen Regierung und dem Senat der Freien und Hansestadt Hamburg Verträge betreffs des Uebergangs der Berlin-Hamburger bezw. der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn auf den Preussischen Staat, vorbehaltlich der verfassungsmässigen Genehmigung, abgeschlossen sind, ist die Königl. Staatsregierung auch mit der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft in weitere bezügliche Verhandlungen eingetreten. Zwischen Regierungscommissarien und Vertretern der Gesellschaft haben ausführliche Besprechungen und Erörterungen über die Verhältnisse und den Werth des Unternehmens stattgefunden, auf Grund welcher der Gesellschaft nunmehr ein definitives Angebot einer 16½ procentigen Rente für die Actionäre nebst einer baaren Zuzahlung von 60 *M.* pro Actie gegen Uebernahme des Unternehmens vom 1. Januar 1884 ab gemacht worden ist. Für die Annahme dieses Anerbietens Seitens der Generalversammlung der Actionäre ist eine Frist bis zum 1. April d. J. gesetzt. Der dem Anerbieten beigefügte Vertagsentwurf ist mit den bisher abgeschlossenen Verstaatlichungsverträgen im Wesentlichen übereinstimmend gefasst." — Der Ausschuss ist inzwischen zum 19. d. M. nach Hamburg be-

rufen, um die Verstaatlichungs-Offerte zu berathen, event. die neue Generalversammlung einzuberufen.

Landeseisenbahnrath.

Dem Landeseisenbahnrath sind Seitens des Ministers der öffentlichen Arbeiten folgende Anträge von Interessentenkreisen zur Aeusserung übermittelt worden: 1. Antrag des Generalsecretärs Bueck zu Düsseldorf, betreffend die Einführung einer zweiten Stückgutclasse. 2. Antrag von verschiedenen Seiten, die für den Export — insbesondere auch für die Exporte über See — bewilligten Ausnahmetarife auch auf den internen Verkehr der Hafenstädte auszudehnen. 3. Antrag der Handelskammer für Ostfriesland und Papenburg, die früher in Geltung gewesenen Ausnahmetarife für Getreide und Mühlenfabrikate im Verkehr von den Ems-, Weser- und Elbehäfen nach den Rheinisch-Westfälischen Stationen wieder einzuführen. 4. Antrag verschiedener Interessenten auf Einführung eines Ausnahmetarifs für Puddelofen- und Schweissofenschlacken. 5. Eine Denkschrift des Herrn Reichskanzlers an den Bundesrath, betreffend Abänderung und Ergänzung einiger Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands. („Berl. Act.")

Fortbildung der Tarifreform.

Am 14. und 15. d. Mts. fand hierselbst im grossen Saale des Potsdamer Bahnhofs unter dem Vorsitz des Herrn Ober-Regierungsrathes Kranold von der Königlichen Eisenbahndirection zu Berlin die 20. Sitzung der zum Zwecke der Fortbildung des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs eingesetzten ständigen Tarifcommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten statt. Aus der umfangreichen Tagesordnung hebt der „Berl. Act." folgende Gegenstände von allgemeinerem Interesse hervor: anderweite Fassung der Tarifpositionen „Packpapier, grobes" sowie „Holz, Europäisches und Aussereuropäisches", Tarifirung von groben Holzwaaren und von Parquetteriewaaren, von Anthracenrückständen, Alphastoff, Papierabfällen, Rohbufeisen, Grieskleie, Blei, Cocosfasern, Pfeffer-, Bambus-, Zuckerrohr; Aufnahme verschiedener Artikel unter die bedeckungsbedürftigen Güter, Einführung resp. Aenderung der Normalstückzahlen für halbe Wagenladungen Vieh. Zu der Erörterung über die Tarifpositionen Packpapier und Holz waren Sachverständige zugezogen und es entwickelte sich über die in Betracht kommenden Gesichtspunkte eine lebhafte und eingehende Debatte. Da die gefassten Beschlüsse nur vorbereitender Natur sind und der Entscheidung der Generalconferenz der Deutschen Eisenbahnen unterliegen, so kann zur Zeit Näheres darüber nicht mitgetheilt werden.

Die Secundärbahnvorlage in der Budgetcommission.

In der Budgetcommission wurde am 15. d. Mts. die Secundärbahnvorlage berathen und die beantragten Bahnlinien nach dem Entwurf unverändert genehmigt, bis auf die Strecke Naumburg a/S. nach Artern, wofür die geforderten 4 633 000 ℳ zwar ebenfalls bewilligt, jedoch bestimmt wurde, dass auf den von den Interessenten nach dem Gesetzentwurf in Anspruch genommenen Baarzuschuss von 270 000 ℳ verzichtet werden und auch diese Summe vom Staate getragen werden soll.

Preussische Staatseisenbahnen.

Auskunftsbüreaus. Die Errichtung von Auskunftsbüreaus der Preussischen Staatsbahnen auch in Leipzig und Erfurt steht bevor.

Nacht-Eilgüterzüge. Der „Berl. Act." erhält Kenntniss von der bestehenden Absicht, für sämmtliche Preussische Staatsbahnen Nacht-Eilgüterzüge einzurichten.

Preussische Staatseisenbahnen: Personalien.

Zum Abtheilungsdirigenten für das Verkehrswesen der Königlichen Eisenbahndirection in Elberfeld ist an Stelle des nach Altona zum Vorsitzenden der neuen Königlichen Direction der Altona-Kieler Eisenbahn berufenen Ober-Regierungsrath Krahn der bisherige Director der Kaiserlichen Generaldirection für Elsass-Lothringen in Strassburg, Breithaupt, ernannt worden, der (nach dem „Anz. f. Rh. u. W.") bereits in Elberfeld eingetroffen ist. Die bisherigen Mitglieder der Direction der Altona-Kieler Eisenbahn, Baurath Tellkampf und Director Metzner, verbleiben übrigens, nach dem „Hamb. C.", in ihrer Stellung. Der Eisenbahndirector Förster (früher bei der Berlin-Stettiner Bahn) ist (nach derselben Quelle) dieser Tage von Elberfeld nach Breslau als Abtheilungsdirigent versetzt worden an Stelle des dem Vernehmen nach zum Vorsitzenden der Königlichen Direction der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn bestimmten Ober-Regierungsrath Göring.

Die Actien der verstaatlichten Bahnen an der Börse.

Nach den hiesigen Börsenblättern werden vom Montag, den 25. d. Mts., an die Actien derjenigen Bahnen, welche neuerdings vom Staate erworben sind, und auf welche zur Zeit eine Baarzahlung, nach geschehener Abstempelung geleistet wird, nur in abgestempelten Stücken gehandelt und notirt werden, auf welche event. die baare Zuzahlung bereits geleistet ist. Ungestempelte Actien sind bis auf Weiteres auch lieferbar; es muss der Käufer in diesem Falle die vom Staate noch zu gewährende Baarzahlung aber neben dem Cours extra vergüten. Die Bestimmung bezieht sich auf die Actien folgender Bahnen: Oberschlesische, Breslau-Schweidnitz-Freiburg, Rechte-Oder-Ufer und Altona-Kiel. Die Posen-Creuzburger Bahn, bei der eine Abstempelung nicht stattfindet, macht eine Ausnahme.

Abstempelung der Actien der neu verstaatlichten Bahnen.

Die Königliche Eisenbahn-Hauptcasse zu Berlin, die bekanntlich auch die Abstempelung aller Actien der neu verstaatlichten Bahnen vermittelt, ist durch diese Thätigkeit so in Anspruch genommen, dass von ihr eine eigene „Abtheilung für Actienabstempelung" im Potsdamer Bahnhof etablirt worden ist.

Verwendung der Ueberschüsse der Staatsbahnen.

In der „Zeitschrift für Transportwesen und Strassenbau" macht Baurath F. Plessner in Gotha Vorschläge zur Verwendung eines Theils der Staatsbahnüberschüsse zu Gunsten der Reisenden und Verfrachter. Er verwirft die Forderung der Reisefanatiker, jeden Reiselustigen für einen festen Preis beliebig weite Entfernungen reisen zu lassen, befürwortet aber eine ganz allgemeine Herabsetzung des Personengeldes in II. und III. Classe um 12—16 pCt. mit einem festen Zuschlag von 100 ₰ für jede angefangenen 100 km in den Schnellzügen, was im Ganzen einen Einnahmeausfall von 12—14 Millionen zur Folge haben, „sonach bei der fortschreitend günstigen Entwickelung des Verkehrs leicht zu ertragen sein" würde. Auch empfehle sich die Einführung billiger Kilometerbillets für beschränkte Reisezonen bis 50 km Entfernung, und sollte die erste Zone bis 10 km weit in II. Classe 40 ₰, in III. Classe 20 ₰, die zweite bis 20 km 70 ₰ resp. 40 ₰, die dritte bis 30 km 100 ₰ resp. 60 ₰, die vierte bis 40 km 130 ₰ resp. 70 ₰, die fünfte bis 50 km 150 ₰ resp 80 ₰ kosten. Dem Localverkehr würde hierdurch eine Verwohlfeilung um 20—30 pCt. zu Theil, „womit den allermeisten Interessenten genügt und daneben der Dienst wesentlich erleichtert wäre." Im Güterverkehr befürwortet Herr Plessner die Wiederherstellung einer zweiten ermässigten Stückgutclasse, „wodurch viele Tausende von Kaufleuten und kleinen Gewerbtreibenden erst in die Lage gesetzt würden, mit dem Grosshandel und der Grossindustrie concurriren zu können." Das sogenannte neue Preussische Tarifschema kenne nur eine Stückgutclasse für alle Güter, welche nicht als Eilgut oder in kleineren Quantitäten als 100 Centner zur Versendung kommen. Neben einer Expeditionsgebühr von 20 ₰ pro 100 kg kostet die Fracht dieser Gewichtsmenge auf je 1 km Länge 1,2 ₰, das macht beispielsweise für 30 Ctr. eines Fabrikats auf 60 Meilen 2,80 ℳ pro Centner, während eine Sendung desselben Guts in 200 Ctr. Ladung auf die gleiche Entfernung nur 1,56 ℳ pro Centner beträgt, welcher Satz bei den Specialclassen sich noch weiter bis auf 0,90 und 0,65 ℳ pro Centner ermässigt, während bei kleinen Sendungen jener Satz immer gleich bleibt." Eine Enquête des geschäftsführenden Vorstandes Rheinischer Industriellen habe ergeben, dass 62½ pCt. Stückgutverkehr in Industrieproducten einem Wagenladungsverkehr von 37⅓ pCt. gegenüberstehen, man solle daher eine zweite um ⅓ ermässigte Stückgutclasse (3 ₰ pro Meile und Centner) einführen, welche schon bei 20 Ctr. beginnen, und man würde mit einem Einnahmeopfer von 7—8 Millionen Mark eine der grössten Unbilligkeiten abstellen.

Württembergische Eisenbahnen.

Die „Nat.-Ztg." bringt einen Leitartikel über die Beziehungen der Württembergischen Eisenbahnen zu ihren nächsten Nachbarn und zu Preussen.

Es war öfters von einem Besuche des Württembergischen Premierministers v. Mitnacht in Berlin die Rede gewesen und dabei angedeutet, dass bei demselben das Reichs-Eisenbahnproject behandelt sei. Die „Nat.-Ztg." theilt nun in dem Leitartikel mit, dass es sich bei diesem Besuche mindestens vorzugsweise um ein bestimmtes Project, nämlich die Herstellung einer directen Personenverbindung zwischen Berlin und Stuttgart über die neue Linie Erfurt-Ritschenhausen und Würzburg gehandelt habe. Für diese Verbindung, durch welche die Fahrzeit zwischen Berlin und Stuttgart von 18 auf 14 Stunden herabgesetzt werde, habe Herr v. Mitnacht die Preussische Regierung zu interessiren gesucht.

Eisenbahn-Einnahmen.

Das neue Jahr hat sich für die Eisenbahnen Deutschlands nicht günstig angelassen. Die Mehrzahl der Bahnen hat eine Mindereinnahme zu verzeichnen, und zwar theilweise sehr bedeutende: die Ostpreussische Südbahn 228 276 ℳ, Marienburg-Mlawkaer Bahn 133 721 ℳ, Rechte-Oder-Uferbahn 57 622 ℳ, Oels-Gnesener Bahn 18 970 ℳ, Breslau-Warschauer Bahn 10 341 ℳ etc. Die Mindereinnahmen scheinen, wie der „Berl. Act." darlegt, allen Theilen Deutschlands gemeinsam zu sein, und man darf sie deshalb wohl auch auf eine gemeinsame Ursache zurückführen — den milden Winter! Noch fehlen die Berichte von jenen Linien,

an denen die Grossindustrie sich angesiedelt hat, doch darf man nach den Berichten vom Gange der Kohlen- und Eisenindustrie auch von ihnen nicht wohl Mehreinnahmen erwarten. Ueberall, so wird weiter bestätigt, findet man die Güterwagen unbeschäftigt stehen.

Centralbahnhof Köln.

Durch die Erweiterung des Central-Personenbahnhofes in Köln werden, wie die „Köln. Z." mittheilt, 113 Wohnhäuser mit Hintergebäuden, 14 Wohnhäuser ohne Hintergebäude, 10 Hintergebäude, 1 Portierwohnung, 1 Werkstätte und 1 Pferdestall beseitigt. Die 137 bewohnten Häuser bezw. Hintergebäude waren am 1. April 1883 von 1 656 Menschen bewohnt. Diese vertheilten sich auf die einzelnen Strassen wie folgt: Trankgasse 132, Johannisstrasse 272, Maximinenstrasse 798, Hofergasse 34, Domstrasse 69, Eigelstein 62, Salzmagazinstrasse 58, Eintrachtstrasse 106, Ursulagartenstrasse 20 und Plankgasse 105. Von den Gebäuden sind jetzt 61 im Eigenthum der Eisenbahnverwaltung, 1 gehört der Stadt, 2 milden Stiftungen, 1 einer Actiengesellschaft und die übrigen gehören Privatleuten. Mit dem Abbruch der Gebäude ist stellenweise begonnen. Im Ganzen hat die Bewohnerschaft der in Anspruch genommenen Gebäude bis jetzt sich um ungefähr 200 verringert.

Deutscher Handelstag und Actien-Gesetzentwurf.

Der Ausschuss des Deutschen Handelstages hielt am 13. d. M. dahier eine Sitzung ab, in welcher man sich mit dem vielbesprochenen Entwurf des Gesetzes, betreffend die Commanditgesellschaften auf Actien und die Actiengesellschaften, beschäftigte. Beim Ausschuss sind die von den Deutschen Handelskammern eingeforderten Gutachten über den Gesetzentwurf jetzt fast vollzählig eingegangen, und auf Grund dieses umfangreichen Materials wurde vom Bürgermeister a. D. Russel, Geschäftsinhaber der Discontogesellschaft, ein sehr ausführliches, die ganze Materie erschöpfendes Referat erstattet. Das Referat erklärt sich entschieden gegen den Gesetzentwurf, wenn auch einzelne Bestimmungen als annehmbar, oder als zu einer Amendirung geeignet anerkannt wurden. Das gesammte Material wird, nachdem der Ausschuss dasselbe durchgearbeitet hat, nunmehr dem Plenum des Handelstages zur Prüfung und Beschlussfassung vorgelegt werden, welche Beschlussfassung dann sammt einer die Sache behandelnden Denkschrift der Regierung unterbreitet werden soll. Die Einberufung des Handelstages zum Zweck dieser Berathungen wird in allernächster Zeit schon erfolgen.

Secundärbahn Breslau-Koberwitz-Zobten.

Der Bau der Secundärbahnstrecke Dürrgoy-Koberwitz ist soweit fertig gestellt, dass am 18. d. M. diese Strecke zum ersten Male mit einem Arbeitszuge befahren werden soll. Die Arbeiten zum Weiterbau der Nebenbahn von Koberwitz nach Zobten sind bereits in Angriff genommen.

Eisenbahn Zajanskowo-Löbau.

Nach einer Meldung der „D. Ztg." haben die Arbeiten an dieser Bahn wieder begonnen. Es steht zu hoffen, dass die kurze Strecke von Cörberhof bis Löbau bald fertig gestellt sein wird.

Dampftramway im Salzkammergute.

Der Civilingenieur Alexander Werner, derzeit in Wien, ist um die Bewilligung der Tracenrevision behufs Erlangung der definitiven Concession für die projectirte Localstrassenbahn (Dampftramway) von Salzburg über Gartenau nach Berchtesgaden bei der Oesterreichischen Regierung eingeschritten. Der Projectant hat bereits unterm 12. Juni 1883 von Seite des Oesterreichischen Handelsministeriums die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten von Salzburg bis zur Bayerischen Grenze, dann von Seite der Königlich Bayerischen Regierung unterm 18. Juni 1883 die Vorconcession zur Weiterführung der vorerwähnten Strassenbahn von der Landesgrenze nach Berchtesgaden (Bayern) erhalten. Die Finanzirung dieses Unternehmens soll, wie die „Presse" hört, die Unionbank in Wien und die Effecten- und Wechslerbank in Frankfurt a/M. übernommen haben. Das gesammte Anlagecapital soll mit 850 000 fl. festgesetzt werden und lediglich durch Ausgabe von Actien formirt werden, falls die Regierung die Ausgabe von Obligationen in einem Bruchtheile des Anlagecapitals nicht genehmigen sollte.

Verkehr und Verspätungen im December 1883.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Decbr. 1883 auf Deutsch. Bahnen (ausschliessl. der Bayerisch.) beförderten Züge u. deren Verspätungen wurden auf 44 grösseren Bahnen bezw. Bahncomplexen mit einer Gesammtbetriebslänge von 30 625,28 km befördert an fahrplanmässigen Zügen: 13 210 Courier- und Schnellzüge, 104 456 Personenzüge, 59 886 gemischte Züge und 102 094 Güterzüge; an ausserfahrplanmässigen Zügen: 1 995 Courier-, Schnell-, Personen- und gemischte Züge und 28 832 Güter-, Materialien- und Arbeitszüge. Im Ganzen wurden 705 854 722 Achskilometer bewegt, von denen 203 402 515 Achskm auf die fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung entfallen. Es verspäteten von den 177 552 fahrplanmässigen Courier-, Schnell-, Personen- und gemischten Zügen im Ganzen 3 160 oder 1,78 pCt. (gegen 2,22 pCt. in demselben Monat des Vorjahres und 0,05 pCt. im Vormonat). Von diesen Verspätungen wurden jedoch 1 354 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen, so dass den aufgeführten Bahnen nur 1 806 Verspätungen (= 1,02 pCt.) zur Last fallen (gegen 0,57 pCt. im Vormonat). In demselben Monat des Vorjahres verspäteten auf den eigenen Strecken der in Vergleich zu ziehenden Bahnen von 165 083 beförderten fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung 1 856 oder 1,12 pCt., mithin 0,10 pCt. mehr. In Folge der Verspätungen wurden 1 290 Anschlüsse versäumt (gegen 891 in demselben Monat des Vorjahres und 570 im Vormonat). Wird eine Gruppirung der Verwaltungen nach den auf je eine Anschlussversäumniss entfallenden Zugverspätungen vorgenommen, so kommen in erster Reihe die Weimar-Geraer Eisenbahn (4 Anschlussversäumnisse auf 2 Verspätung) mit 0,50, die Stargard-Cüstriner Eisenbahn (6 Anschlussversäumnisse auf 5 Verspätungen) mit 0,83, die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn (1 Anschlussversäumniss auf 1 Verspätung) mit 1,00, die Eutin-Lübecker Eisenbahn (9 Anschlussversäumnisse auf 9 Verspätungen) mit 1,00, während die Württembergischen Staatseisenbahnen (6 Anschlussversäumnisse auf 63 Verspätungen) mit 10,50, die Altona-Kieler Eisenbahn (4 Anschlussversäumnisse auf 48 Verspätungen) mit 12,00, die Werra-Eisenbahn (1 Anschlussversäumniss auf 31 Verspätungen) mit 31,00 die letzten Stellen einnehmen und auf 11 Eisenbahnen 33 Verspätungen ohne Anschlussversäumnisse und auf 1 Eisenbahn weder Verspätungen noch Anschlussversäumnisse vorgekommen sind.

Oels-Gnesener Eisenbahn.

In einem von der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn an die „Schles. Zeitung" gerichteten Schreiben heisst es: „Die Kündigung der mit der Oels-Gnesener Eisenbahn bestehenden Verbandtarife zum 1. April ist lediglich als eine natürliche Consequenz der jetzt eingetretenen Verstaatlichung der Oberschlesischen, der Rechte-Oder-Ufer und der Posen-Creuzburger Eisenbahn-Unternehmungen anzusehen. Auf Grund der nunmehr gekündigten Instradirungsvereinbarungen ist der Verkehr bisher im Interesse der Oels-Gnesener Bahn mit gänzlicher oder theilweiser Ausschliessung der jetzt verstaatlichten Posen-Creuzburger Linie auf vielfach recht erheblichen Umwegsrouten über die Oels-Gnesener Bahn geleitet worden. An diesen Umwegsrouten sind auch aus Concurrenzrücksichten die bisher für Gesellschaftsrechnung betriebenen Strecken der Oberschlesischen und der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahnen betheiligt gewesen. Da fortan jedoch sowohl die letzteren wie die Posen-Creuzburger Bahn gemeinsam für Rechnung des Staates verwaltet werden, so kann die Staatseisenbahn-Verwaltung unmöglich weiter die Hand dazu bieten, im Interesse der Oels-Gnesener Bahn durch Beibehaltung der bestehenden Instradirungen ihren eigenen Linien in einer — vom Standpunkte des Staates aus betrachtet — völlig unwirthschaftlichen Weise Concurrenz zu machen. Es handelt sich daher bei der durch die gedachte Kündigung vorbereiteten Neuregelung der Verkehrsleitung im Wesentlichen darum, in Zukunft nicht nur die hier in Frage stehenden Transporte den kürzesten, natürlichsten und leitungsfähigsten Routen zuzuführen und unwirthschaftliche Umwege zu vermeiden, sondern auch den demnächstigen Staatsbahnlinien den ihnen natur- und pflichtgemäss zuzuführenden Verkehr zu sichern."

Eisenbahnproject Kiel-Eutin.

In Plön fand dieser Tage eine Versammlung zur Förderung des Projects einer Eisenbahn von Kiel über Lütjenburg nach Eutin statt. Nachdem Herr Landrath von Brakel die Versammlung eröffnet, referirte Herr Baurath Heidorn in Kürze über das Project. Danach würden sich die Baukosten der 60 km langen Bahn auf ca. 3 000 000 *M.* stellen. Hierauf wurde in die Debatte eingetreten und das Project von einer Anzahl Redner, darunter die Herren von Buchwald-Helmstorf, Graf von Brockdorf-Kletkamp, und von den Vertretern der Probstei warm befürwortet. Entschieden gegen das Project war Herr Oberbürgermeister Mölling aus Kiel, während Herr Graf Hahn-Neuhaus sich wieder für einen Anschluss nach Plön oder Eutin, aber nicht für eine Bahn durch die Probstei aussprach. Endlich ward ein vom Herrn Baumeister Heidorn gemachter Vorschlag angenommen, dahin gehend, dass die ganze Bahn als Staatsbahn zu bauen sei, in welchem Falle allerdings der Grund und Boden dem Staate kostenlos überlassen werden müsse, womit für 60 km à 4 000 *M.* ein Kostenaufwand von 240 000 *M.* erforderlich sei. Es ward beschlossen, ein sofort entworfenes Gesuch, mit den Unterschriften der anwesenden Kreiseingesessenen versehen, dem Verkehrsminister persönlich durch den Landtagsabgeordneten Kasch-Bredenbeck überreichen und um wohlwollende Beurtheilung des Projects bitten zu lassen. Bis zur Entscheidung des Ministers ist die Wahl eines besonderen Comités ausgesetzt worden. — Die Ausführung einer directen Linie Kiel-Eutin würde für die Eutin-Lübecker Bahn von erheblicher Bedeutung sein, weil sie

dieser Transporte zuführen würde. Allerdings befindet sich, wie aus dem obigen Bericht über die abgehaltene Versammlung hervorgeht, dieses Project noch in den ersten Stadien der Entwickelung.

Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft.

Der „Staatsanzeiger" veröffentlicht den folgenden, den Beschlüssen der Generalversammlung vom 24. September v. J. entsprechenden Nachtrag zum Statut der Gesellschaft. 1. Abgeänderter Absatz 1 des § 33 des Statuts: Zur Theilnahme an der Generalversammlung sind nur diejenigen berechtigt, welche spätestens am 4. Werktage vor dem Tage der Versammlung und zwar bis 12 Uhr Mittags ihre Actien bei der Gesellschaftscasse oder bei einem der in der Einladung zur Generalversammlung zu bezeichnenden Bankhäuser oder öffentlichen Institute deponiren. 2. Abgeänderter Absatz 2 des § 34 des Statuts: Diese Vollmacht muss spätestens am letzten Werktage vor dem Tage der Versammlung und zwar bis 12 Uhr Mittags im Bureau der Gesellschaft niedergelegt, auch muss die Legitimation des Vollmachtsausstellers auf die im § 33 vorgeschriebene Weise geführt werden.

Der Direction der Nordhausen-Erfurter Bahn

ist von Seiten des Königlichen Eisenbahncommissariats zu Berlin ein Schreiben zugegangen, in welchem die Frage behandelt wird, ob die Beschlüsse der letzten Generalversammlung der Gesellschaft und die bezüglichen Statutenänderungen der Genehmigung der Regierung bedürfen oder nicht. Es heisst in dem Schreiben: „Nachdem die ausserordentliche Generalversammlung der Nordhausen-Erfurter Bahn am 2. d. Mts. einen Zusatz zum Gesellschaftsstatut beschlossen hat, erscheint die Einholung der staatlichen Genehmigung hierzu nach § 31 vorletztes Alinea des Statuts um so mehr geboten, als die Königlich Preussische Staatsregierung durch Artikel 2 des Staatsvertrages vom 21. December 1866 sich verpflichtet hat, bevor sie die Bestätigung von Umgestaltungen und Abänderungen des Statuts ertheilt oder versagt, der Fürstlich Schwarzburgischen Regierung Gelegenheit zu geben, ihre bezüglichen Wünsche zu äussern. Die Direction ersuchen wir daher ergebenst, den Antrag auf Eintragung des Statutnachtrages in das Handelsregister so lange zurückzuziehen, bis die bei uns erbetene, bezügliche Entscheidung der Königlichen Staatsregierung ergangen sein wird."

Canal und Eisenbahn.

In dem Januar-Heft des „Technischen Centralblatts" findet sich unter der Ueberschrift „Canal und Eisenbahn" eine interessante Erörterung über die Höhe der Eisenbahnkosten auf der von manchen Seiten an Stelle des von der Regierung s. Z. verfolgten Canalprojectes in Vorschlag gebrachten sogenannten „Schleppbahn" in dem Rheinisch-Westfälischen Kohlenrevier nach der Nordsee. Der Verfasser, Generaldirector Weidtmann zu Dortmund, berechnet die Selbstkosten einschliesslich der Verzinsung der Bahnanlage bei einem Jahrestransportquantum von 1 Million Tonnen (20 Millionen Centner) auf 45,84 ℳ pro Waggon von 200 Centner. Dem gegenüber ist zu bemerken, dass schon jetzt die Steinkohlenfracht von Dortmund nach Emden und Leer nur 46 ℳ und für Exportkohle sogar nur 41 ℳ pro Waggon beträgt. — Bei einer (in naher Zeit wohl nicht zu erwartenden) Steigerung des Verkehrs auf 3 Millionen Tonnen (60 Millionen Centner!) jährlich werden die Selbstkosten auf 33,04 ℳ pro Waggon berechnet — immer noch sehr viel höher, als von den Vertretern des Schleppbahnprojects, welche die Beförderung von 300 Centnern für 16,34 ℳ ausführen zu können glauben.

Geh. Commerzienrath v. Ruffer †.

Wie bereits gemeldet, ist am 13. cr. der Chef des Bankhauses Ruffer & Co. zu Breslau, der Geh. Commercienrath Gustav Heinrich von Ruffer, im 86. Lebensjahre gestorben. Mit ihm ist eine jener Persönlichkeiten zu Grabe gegangen, welche den Begriff eines Gross-Kaufmannes und Gross-Industriellen im ganzen Umfange verkörpern. Man hat ihn den Nestor der Schlesischen Industrie genannt. In der That verdanken seinem Unternehmungsgeist und seiner energischen Initiative viele Zweige der Schlesischen Industrie Entstehung und Förderung. Insbesondere hat der Verstorbene unter Betheiligung der Königlichen Seehandlung die Breslauer Maschinenbauanstalt, sowie das Ohlauer Zinkwalzwerk geschaffen. Auch an der Entwickelung des Schlesischen Eisenbahnnetzes hat er hervorragend mitgewirkt, so insbesondere als Verwaltungsrath der Rechte-Oder-Uferbahn. Schon im Jahre 1840 wurde in seiner Maschinenbauanstalt das Dampfschiff gebaut, welches als erstes die Oder befahren hat. Die erste und einzige Schlesische Kammgarnspinnerei in Breslau und die Flachsgarnspinnerei in Landeshut sind von ihm begründet, die Gesellschaft „Minerva" und die „Schlesische Gesellschaft für Bergbau und Zinkhüttenbetrieb" sind von ihm ins Leben gerufen worden. Viele Jahre hat der Verstorbene der Stadtverordneten-Versammlung von Breslau angehört. Seine Verdienste um Staat und Gemeinde wurden bereits im Jahre 1838 durch Verleihung des Titels als Commercienrath anerkannt. Dieser ersten Auszeichnung folgte eine lange Reihe weiterer durch Verleihung von Orden. Im Jahre 1852 wurde er zum Geheimen Commercienrath ernannt und später verlieh ihm der König den erblichen Adel.

Aus Bayern.

⊙ Die Abgeordnetenkammer nahm am 12. Februar das Gesetz, betreffend die Vervollständigung der Einrichtungen der Bayerischen Staatseisenbahnen, dann die Herstellung von Telephonanlagen ohne Debatte nach den Anträgen des Ausschusses an.

Der fragliche Gesetzentwurf lautet: Art. 1. Der Bedarf: 1. für die Einrichtung der Weichen- und Signal-Centralisirung auf der Bahnlinie Neuulm-Freilassing, ausschliesslich München Central- und Ostbahnhof, sowie der Stationen auf den Zwischenstrecken Norsingen-Günzburg, Kissing-Lochhausen, dann Trudering-Grosskarolinenfeld wird auf 2 125 000 ℳ, 2. für die Herstellung eines 2. Geleises auf der Bahnstrecke von Pasing nach Starnberg und die Verbesserung der Stationseinrichtungen in Planegg, Gauting, Mühlthal und Starnberg auf 1 150 000 ℳ, zusammen auf den Maximalbetrag von 3 275 000 ℳ festgesetzt. Art. 2. Der Bedarf für die Erweiterung der Telephonanlage in München und die Herstellung weiterer Telephonanlagen in anderen bedeutenderen Städten wird auf 300 000 ℳ festgestellt. Art. 3. Der Königliche Staatsminister der Finanzen ist ermächtigt, zur Deckung des in Art. 1 und 2 festgestellten Bedarfes ein auf die Staatseisenbahnen zu versicherndes Staatsanlehen im Maximalbetrage von 3 575 000 ℳ aufzunehmen. Die Ausgaben für die Verzinsung dieses Anlehens während der Bauzeit und die Geldaufbringungskosten sind durch Erhöhung der Anlehenssumme zu beschaffen. Von der Zeit der Vollendung der in Art. 1 und 2 bezeichneten Objecte an hat die Verzinsung der für dieselben aufgewendeten Summe aus der Eisenbahn-Betriebsrente zu erfolgen. Die Tilgung des Anlehens richtet sich nach den Bestimmungen der hierfür massgebenden Finanzgesetze.

Aus den Motiven ist zu bemerken: Da in den zu centralisirenden 25 Stationen zusammen 99 Wechsel-Wärterposten wegfallen, so veranschlagt sich diese Personalersparniss im Ganzen zu 2 475 000 ℳ, d. i. um 350 000 ℳ höher als die auf 2 125 000 ℳ berechneten gesammten Centralisirungs- und Geleiseumbau-Kosten. Mit der Verminderung des Wechsel-Wärterpersonals wird auch eine Reduction der zur Stellvertretung erforderlichen, nicht angestellten Hilfswärter eintreten können, welche häufig im Winter nur ungenügend beschäftigt sind, aber gleichwohl ständig disponibel sind und daher bezahlt werden müssen.

Die Situation des Bahnhofes Starnberg bringt es mit sich, dass das Publikum, um aus dem Orte sowie vom Perron zu dem Dampfschiffs-Anlegeplatze zu gelangen und ebenso in umgekehrter Richtung, die Geleise zu überschreiten hat. Um diesen Uebelstand, welcher ständig die Gefahr von Unglücksfällen in sich birgt und eine Abhilfe dringend erheischt, zu beseitigen, soll vom Perron des Bahnhofes aus ein eiserner Steg für Fussgänger über die Geleise zum Dampfschiff-Anlegeplatze geführt und zugleich der Bahnhof sowohl gegen die Orts- als die Seeseite gegen den Zutritt des Publikums abgeschlossen werden. Mit Rücksicht auf den massenhaften Andrang des Publikums an Sonn- und Feiertagen, sowie während der Wallfahrtszeit erscheint auch in Planegg der vollständige Abschluss des Bahnhofes geboten; ferner wird hier, um zu verhindern, dass die Reisenden die Geleise zu überschreiten haben, die Anlage eines Perrontunnels, wie sich solche auf Stationen mit grosser Personenfrequenz bereits in jeder Beziehung bewährt haben, nicht länger zu verschieben sein. Nachdem ferner die allmälige Centralisirung der Weichen und Signale in sämmtlichen Bayerischen Stationen in Aussicht genommen ist, erscheint es zweckmässig, die Herstellung dieser Einrichtungen in den Stationen Starnberg, Mühlthal, Gauting und Planegg gleichzeitig mit den Geleiseumbauten, welche durch die Anlage des Doppelgeleises nothwendig werden, vornehmen zu lassen, um so spätere wiederholte Geleiseänderungen zu vermeiden.

Zur Herstellung einer öffentlichen Telephonanlage sind nun die Städte Nürnberg und Fürth, alsdann Augsburg, Würzburg und Regensburg in Aussicht genommen.

Aus dem Protocoll über die in Berlin am 7. December 1883 abgehaltene Generalconferenz der Deutschen Eisenbahnverwaltungen.

No. 1. Betr. Aenderung des § 3 der Geschäftsordnung für die Generalconferenzen.

Der von der Königlichen Eisenbahndirection Berlin gestellte Antrag, im § 3 der Geschäftsordnung für die Generalconferenzen als vorletzten Absatz aufzunehmen: „Bei Ermittelung der Stimmenzahl für die Preussischen Staats- und unter Preussischer Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen werden die den einzelnen Verwaltungen unterstellten Strecken zusammengerechnet und von der Gesammtlänge die Stimmenzahl

festgestellt. Die Ausübung des Stimmrechts erfolgt Namens aller Königlich Preussischen Verwaltungen durch die Königliche Eisenbahndirection Berlin“ wird angenommen.

No. 2. Betr. Ausdehnung des Francaturzwanges auf gebrauchte Fässer.

Seitens der Grossherzoglichen Direction der Oberhessischen Eisenbahnen ist beantragt worden, in Absatz 1 der Zusatzbestimmungen zu § 53 des Betriebsreglements zwischen den Worten „Kisten“ und „Körbe“ das Wort „Fässer“ einzufügen. Herr Director Altvater (Grossherzogliche Direction der Oberhessischen Eisenbahnen) plaidirt für Annahme des Antrags seiner Verwaltung. Die Generalconferenz entscheidet sich indessen dem Votum der Commission gemäss für die Ablehnung.

No. 3. Betr. die Frachtberechnung für sperrige Güter, welche in bedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können, für Dresch- und Säemaschinen, sowie für Fahrzeuge überhaupt.

Von der Commission sind folgende Anträge gestellt: I. im Tarif für den Güterverkehr die Bestimmungen sub B I. 4c Alinea 1 und 2 wie folgt zu fassen: „Für sperrige Güter, d. h. solche Güter, welche im Verhältniss zu ihrem Gewicht einen ungewöhnlich grossen Laderaum in Anspruch nehmen, werden, wenn sie als Stückgut zur Beförderung gelangen, die Frachtsätze in der Weise berechnet, dass dem wirklichen Gewicht 50 pCt. zugeschlagen und von diesem 1½fachen Gewicht nach erfolgter Aufrundung die Eilfracht bezw. die Fracht der Stückgutclasse erhoben wird. Als geringstes Gewicht werden 30 kg berechnet. Für sperrige Güter, welche wegen ihres aussergewöhnlichen Umfanges in bedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können, kommen die Tarifbestimmungen für Gegenstände von aussergewöhnlichem Umfange (I 4 b) zur Anwendung.“ II. Im Gütertarif unter B I 4 hinter dem Abschnitt c einzufügen: d) Fahrzeuge. Fahrzeuge aller Art, welche bei den Gepäckexpeditionen zur Auflieferung kommen, sowie Eisenbahnfahrzeuge, welche auf eigenen Rädern laufen oder auf von den Versendern gestellten Truks oder auf Eisenbahnwagen von höchstens 20 000 kg Tragfähigkeit zum Transport gelangen, unterliegen der Frachtberechnung nach den Bestimmungen des Tarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren (B 2 und 3). Für Fahrzeuge, welche bei den Güterexpeditionen aufgegeben werden — mit Ausschluss der vorgenannten Eisenbahnfahrzeuge — gelten folgende Vorschriften: 1. Fahrzeuge aller Art, welche in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können, werden unbeladen nach den Sätzen des Specialtarifs III. bezw. der Classe A², beladen nach den Sätzen der für das aufgeladene Gut treffenden Wagenladungsclasse befördert, sofern sich nicht die Fracht nach der Bestimmung für Gegenstände von aussergewöhnlichem Umfang (B I 4 b) billiger stellt. Fahrzeuge aller Art, welche in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren verladen werden können, werden sowohl beladen als unbeladen als sperriges Gut nach den Bestimmungen unter B I 4 c befördert. 3. Transport- und Förderwagen und Kippkarren für Locomotiv-, Pferde- und Handbetrieb sowie Handkarren werden, wenn sie auf Eisenbahnwagen verladen zur Beförderung gelangen, nach den Bestimmungen ad 1 und 2, wenn sie auf ihren eigenen Rädern befördert werden, wie Eisenbahnfahrzeuge behandelt. 4. Wagen mit Panoramen, Caroussels und dergleichen sowie Schlitten und Feuerspritzen, ferner Locomobilen, Dresch- und Säe- (auch Drill-) Maschinen, sofern solche auf Landwegen auf eigenen Rädern laufen, werden wie unbeladene Fahrzeuge behandelt. Einzelne lebende Thiere, welche in Wagen in Panoramen, Caroussels und dergleichen mit verladen sind, werden ebenso wie der übrige Inhalt der Wagen nicht besonders zur Frachtberechnung gezogen. 5. Fahrzeuge, sowie die unter Ziffer 4 genannten Wagen und Maschinen unterliegen den Tarifbestimmungen unter Ziffer 1 und 2 auch dann, wenn Räder und Deichsel abgenommen sind. III. Im Gütertarif unter B I 4 c die Ziffer 1 zu fassen: Acker-, sowie sonstige Geräthe und Maschinen, zusammengesetzte, welche zum Theil, aber nicht überwiegend aus Metall bestehen, auch wenn einzelne Theile abgenommen sind; die Parenthese bei Ziffer 1 von „die Frachtnung für Locomobilen“ bis „enthaltenen Bestimmungen“ zu streichen; ferner zu streichen die Ziffern 10 und 21 excl. „Kinderwagengestelle“, sowie die beiden Schlusssätze von „Fahrzeuge aller Art“ bis „abgenommen sind“; die Bestimmungen über „gebrauchte Emballagen“ mit e, über „Langholz und dergleichen“ mit f, über „Fische“ mit g zu bezeichnen. IV. Den Bestimmungen im Fahrzeugtarif unter B 3 folgende Fassung zu geben: 3. Nicht auf eigenen Rädern laufende Fahrzeuge. Fahrzeuge aller Art, welche bei den Güterexpeditionen aufgeliefert werden, auch Wagen mit Panoramen, Caroussels und dergleichen, sowie Schlitten und Feuerspritzen, ferner Locomobilen, Dresch- und Säemaschinen (auch Drillmaschinen), welche auf Landwegen auf eigenen Rädern laufen, unterliegen der Frachtberechnung nach den Bestimmungen des Tarifs für den Güterverkehr (B I 4 d). Für Fahrzeuge, welche bei den Gepäckexpeditionen aufgeliefert werden, gelten folgende Vorschriften: a) Für unbeladene Fahrzeuge aller Art, sowie für Wagen mit Panoramen, Caroussels und dergleichen, welche in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können, wird bei der Beförderung in gewöhnlichen Personenzügen .... ℳ, in Eil-Personenzügen .... ℳ pro Kilometer und verwendeten Eisenbahnwagen erhoben, in beiden Fällen unter Zuschlag einer Expeditionsgebühr von .... ℳ pro Eisenbahnwagen. b) Fahrzeuge aller Art, welche in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren verladen werden können, werden zur Gepäcktaxe abgefertigt. Lit. b, Absatz 1 und 2, c und d der jetzigen Fassung zu streichen. V. Die Zusatzbestimmung No. 1, Alinea 3 zu § 35 des Betriebsreglements wie folgt zu fassen: Zur Beförderung mit einem bestimmten Personenzuge werden nur Equipagen und andere nicht auf eigenen Rädern laufende unbeladene Fahrzeuge (jedoch exclusive Eisenbahnfahrzeuge sowie Wagen mit Panoramen, Caroussels und dergl.) angenommen. Beförderung mittelst der Eil-Personen- (Courier-, Schnell-, Express-) Züge kann nicht verlangt werden. VI. Die Position Eisenbahnbau-Requisiten des Specialtarifs I abzuändern in: „Baugeräthe, als Hauen, Picken, Schaufeln, Spaten, Rüstböcke und dergl.“ No. I wird ohne Debatte angenommen. Zu No. II wird von dem Herrn Director Brecht (Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahn) beantragt, den ersten Absatz „Fahrzeuge aller Art, welche bei den Gepäckexpeditionen aufgegeben werden“, wie folgt zu fassen: „Unbeladene oder nur mit Panoramen, Caroussels und dergl. beladene, nicht auf eigenen Rädern laufende Fahrzeuge aller Art, welche in bedeckt gebaute Wagen mit anderen Gütern nicht zusammengeladen werden können und zur Beförderung mit einem bestimmten Personenzuge aufgegeben werden, sowie Eisenbahnfahrzeuge, welche auf eigenen Rädern laufen oder auf von den Versendern gestellten Trucs oder auf Eisenbahnwagen von höchstens 20 000 kg Tragfähigkeit zum Transport gelangen, unterliegen der Frachtberechnung nach den Bestimmungen des Tarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren (B 2 und 3). Für andere Fahrzeuge gelten folgende Bestimmungen etc.“ Der Antrag bezweckt die specielle Aufführung der Fahrzeuge, welche bei den Gepäckexpeditionen zur Auflieferung kommen, im Tarif für den Güterverkehr, wird aber, nachdem von Herrn Director Erler (Berlin-Hamburger Bahn), welcher Namens der Commission referirt, hervorgehoben, dass ein Bedürfniss zu der vorgeschlagenen redactionellen Aenderung s. E. nicht vorliege und es sich auch hier nicht sofort übersehen lasse, ob alle Fahrzeuge speciell aufgeführt seien, von Herrn Director Brecht zurückgezogen. Von Herrn Ober-Regierungsrath Krahn (Königliche Eisenbahndirection in Elberfeld) wird ferner beantragt: 1. in der Bestimmung zu II 1 (Fahrzeuge aller Art, welche in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können) den Schlusssatz wie folgt zu ändern: „sofern sich nicht für unbeladene Fahrzeuge die Fracht nach der Bestimmung für Gegenstände von aussergewöhnlichem Umfange (B I 4 b) billiger stellt“; 2. die Bestimmung zu II 2 wie folgt zu fassen: „Fahrzeuge aller Art, welche in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren verladen werden können, werden unbeladen als sperriges Gut nach nach den Bestimmungen unter B 1 4 c befördert.“ Die Zweckmässigkeit dieser Abänderungsanträge wird von Herrn Director Erler (Berlin-Hamburg) und Herrn Regierungsrath Schröder (Badische Staatsbahn) bestritten. Nach der Bestimmung B I 4 b Alinea 2 werde für Güter, welche mit aussergewönlichen Gegenständen — hier Fahrzeugen — mittelst eines Frachtbriefes zusammen zur Aufgabe kommen, die Fracht für die ganze Sendung schon jetzt nur für in minimo 1 000 kg berechnet. Es könne der Eisenbahn nun gleich sein, ob diese Güter neben oder auf die Fahrzeuge geladen werden; die in letzterem Falle — für Fahrzeuge von geringerem Gewicht, z. B. 500 kg — dann event. eintretende ungerechtfertigte höhere Frachtberechnung werde die Versender veranlassen, die Gegenstände anstatt in nun neben die Fahrzeuge zu verladen, und es werde dann das nicht erreicht werden, was von Elberfeld beabsichtigt sei. Bei den Fahrzeugen, welche in bedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren verladen werden können — Alinea 2 —, handle es sich wohl nur um Kinderwagen und ähnliche leichte Fahrzeuge. Bei Annahme des Antrages von Elberfeld bestehe auch eine Lücke in den Tarifbestimmungen, denn es fehle eine Vorschrift für beladene Fahrzeuge. Eventuell sei es auch hier nicht gerechtfertigt, die unter Umständen höhere, getrennte Frachtberechnung für das leichte Fahrzeug und die darin verladenen Gegenstände vorzunehmen. Herr Ober-Regierungsrath Krahn bemerkt, dass die Fälle, welche von den Vorrednern erwähnt seien, eine wesentlich practische Bedeutung nicht haben, andererseits erscheine es aber nicht ausgeschlossen, dass kleine, besonders construirte Fahrzeuge, mit theuren Artikeln angefüllt, in bedeckten Wagen zur Verladung kämen, für welche nach dem Commissionsantrage dann die Berechnung nach Specialtarif III stattfinden müsse. Die Anträge des Herrn Ober-Regierungsrath Krahn werden hierauf angenommen. Zugleich wird auf Antrag des Herrn Regierungsrath Schröder

beschlossen, dass, wenn die Anträge von Elberfeld durch die widersprechenden Erklärungen der Bahnen hinfällig werden sollten, die Anträge der Commission als angenommen zu gelten haben. Die Commissionsanträge ad III bis VI werden der Reihe nach angenommen. Hierdurch sind sämmtliche übrigen, den Gegenstand betreffenden Anträge erledigt.

No. 4. Betr. die Tarifirung von zerlegten Möbeln aus gebogenem Holz.

Auf Antrag der Commission wird beschlossen, bei der Position 25 des Verzeichnisses der sperrigen Güter „Möbel von gebogenem Holz" hinzuzufügen: „unzerlegte".

No. 5. Betr. die Tarifirung von Rohrdecken.

Die Position 30 des Verzeichnisses der sperrigen Güter erhält folgende Fassung: „Rohr, ausschliesslich Stuhlrohr; Rohrdecken (durch Draht etc. verbundenes Schilfrohr); Abfall von Stuhlrohr".

No. 6. Betr. die Tarifirung von Alpha, Esparto, Espartogras, Seegras, Waldgras, Alpengras.

Die Commission hat beantragt: 1. die Artikel Alpha, Esparto und Espartogras unter Streichung im Verzeichniss der sperrigen Güter in den Specialtarif II aufzunehmen; 2. Ziffer 34 des qu. Verzeichnisses wie folgt zu fassen: „Seegras, auch Wald- und Alpengras, wenn nicht in verschnürten Ballen oder in Zöpfen geflochten". Herr Regierungsrath Köhler (Königliche Eisenbahndirection in Magdeburg) bemerkt, dass die Artikel Alpha und Espartogras durch die vorgeschlagene Versetzung in den Specialtarif II eine Frachterhöhung erfahren würden. Da Frachterhöhungen thunlichst zu vermeiden seien und es sich hier auch um die Unterstützung einer jungen, in ihrer Entwickelung befindlichen Industrie handle, so empfehle er die Aufnahme der qu. Artikel in den Specialtarif III. Ferner würden bei Annahme des Commissionsantrages ad 2 die Artikel Seegras, Wald- und Alpengras in verschnürten Ballen oder in Zöpfen geflochten bei Aufgabe in Wagenladungen nach den allgemeinen Wagenladungsclassen zu tarifiren sein, während sie jetzt ohne Rücksicht auf ihre Verpackung etc. als sperriges Gut nach Specialtarif III gingen. Er beantrage deshalb: 1. die Artikel „Seegras, Wald- auch Alpengras, Alpha, Espartogras" im Verzeichniss der sperrigen Güter zu streichen und im Specialtarif III aufzunehmen: „Seegras, Waldgras, Alpengras, Alpha, Esparto, Espartogras"; 2. die Ziffer 34 des Verzeichnisses wie folgt zu fassen: „Seegras, Waldgras, Alpengras, Alpha, Esparto, Espartogras, wenn nicht in verschnürten Ballen oder in Zöpfen geflochten". Diese Anträge werden angenommen.

No. 7. Betr. die Tarifirung von Carousseltheilen.

Die Commission hat beantragt, die von der Grossherzoglichen Eisenbahndirection in Oldenburg empfohlene Aufnahme von Carousseltheilen unter die sperrigen Güter abzulehnen. Herr Director Brecht (Lübeck-Büchener Eisenbahn) ist der Ansicht, dass es nicht gerechtfertigt erscheine, Theile von Caroussels, Panoramen etc. höher zu tarifiren als gebrauchte Theaterrequisiten. Er beantrage, unter Annahme des Commissionsantrages im Gütertarif unter B I 4 c den künftig letzten Absatz wie folgt zu fassen: „Umzugsgut, gebrauchte Theaterrequisiten, Theile von gebrauchten Panoramen, Caroussels und dergleichen, welche als Wagenladungsgut aufgegeben werden, tarifiren nach Specialtarif III bezw. Classe A²". Dieser Antrag wird angenommen.

No. 8. Betr. die Tarifirung von Spanschachteln, Böttcherwaaren, Korbwaaren, Trommeln, Streich-Feuerzeugschachteln.

Es ist beantragt, 1. von der Königlichen Eisenbahndirection Berlin, a) die Pos. 9 des Verzeichnisses der sperrigen Güter wie folgt zu fassen: „Emballagen, neue, folgende: Körbe, Kisten (ausschliesslich Satzkisten), wenn dieselben unverpackt zum Transport aufgegeben werden"; b) im genannten Verzeichniss als besondere Positionen aufzunehmen: „Schachteln, Holz-, neue (ausschliesslich Satzschachteln)"; 2. von der Direction der Werra-Eisenbahngesellschaft, in das Verzeichniss der sperrigen Güter aufzunehmen: a) Böttcherwaaren, als Badewannen, Bütten, Eimer, Kübel, Zuber etc. mit Holz- oder Metallreifen, einzeln oder ineinandergesetzt, b) Korbwaaren, verpackte und ineinandergesetzte, c) Spanschachteln, verpackt und in offenen Bunden, d) Trommeln, sowie e) gleichzeitig die für den Begriff „Satz einer Waare" erforderliche Stückzahl allgemein festzustellen. Die Commission empfiehlt, 1. die Positionen 9 und 22 des Verzeichnisses der sperrigen Güter zu streichen und in demselben an betreffender Stelle aufzunehmen: a) Kisten, hölzerne leere, nicht ineinandergesetzte, Lattenkisten, Harassen, sämmtlich neu; b) Käfige, Steigen, neu; c) Körbe, auch Lattenund Geflügelkörbe, neu; Korbwaaren, Korbgeflechte und Korbmöbel; d) Schachteln aus Holz, neu, ausgenommen Satzschachteln; 2. die vorstehend nicht berücksichtigten Anträge der Werra-Eisenbahn abzulehnen. Herr Director Maschmann (Hessische Ludwigsbahn) ersucht, am Schluss des Commissionsantrages zu sagen: d) Streich-Feuerzeugschachteln aus Span, e) sonstige Schachteln aus Holz, neu, ausgenommen Satzschachteln. Die Generalconferenz entscheidet sich unter Ablehnung des Antrages des Herrn Director Maschmann für die Annahme der Commissionsanträge.

No. 9. Betr. die Tarifirung von Velocipeden.

Auf Antrag der Commission wird in das Verzeichniss der sperrigen Güter aufgenommen: „Velocipeden, unzerlegte".

No. 10. Betr. Tarifirung von neuen Koffern.

Die Position 24 des vorgenannten Verzeichnisses wird wie folgt geändert: „Koffer, neue, nicht ineinandergesetzte".

No. 11. Betr. Frachtberechnung für Wagenladungen, welche theils aus sperrigen Gütern, theils aus nichtsperrigen Gütern der Specialtarife bestehen.

Dem Antrage der Commission gemäss wird beschlossen, am Schluss des Alinea 4 der Bestimmung ad B I 3 c folgende declaratorische Bestimmung hinzuzufügen: „Die im Verzeichniss der sperrigen Güter ad B I 4 c aufgeführten Artikel gelten im Sinne der vorstehenden Bestimmung als Güter des Specialtarifs III, soweit sie nicht in dem Verzeichniss der Güter der Specialtarife I oder II unter diesen aufgeführt sind".

No. 12. Betr. die Tarifirung von Flaschenhaltern.

Die Commission hat beantragt, 1. die Position 33 des Verzeichnisses der sperrigen Güter wie folgt zu fassen: „Schilf, auch Seile aus Schilf oder Stroh", 2. in den Specialtarif III neu aufzunehmen: „Flaschenhalter aus Schilf oder Stroh". Die Generalconferenz beschliesst demgemäss.

No. 13. Betr. die Tarifirung von Bier, Milch und leeren Milchgefässen bei Beförderung mit den Personenzügen.

Der von der Königlichen Eisenbahndirection Berlin gestellte Antrag, bei B I 4 folgende neue Tarifbestimmung aufzunehmen: „g) Bier, Milch, Milchgefässe. Die Artikel Bier (in Kisten und Fässern), Milch und leer zurückgehende Milchgefässe werden, wenn dieselben als Frachtgut aufgegeben werden, mit den von der Verwaltung hierzu bestimmten Personen- oder mit Eilgüterzügen zu den einfachen Frachtgutsätzen befördert. Für leer zurückgehende Milchgefässe, sofern sie mit dem Eigenthumsmerkmal des Besitzers versehen sind, kommt gemäss der Tarifbestimmung B I 4 d die einfache Fracht nur für das halbe wirkliche Gewicht zur Berechnung", wird nach dem Votum der Commission abgelehnt. (Fortsetzung folgt.)

Projecte und Bauten der Oesterreichischen Local-Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Linie Mährisch-Weisskirchen (Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn) nach Wallachisch Meseritsch bildet einen Theil jener Bahnverbindungen, für welche die Oesterreichische Local-Eisenbahn-Gesellschaft unterm 27. Juli 1882 die Allerhöchste Concession erhielt.

Die Länge der jetzt demnächst in Bau kommenden Bahnverbindung Mährisch-Weisskirchen-Wallachisch Meseritsch beträgt 26 km.

Die Traçe folgt in der Hauptsache dem rechten Ufer des Bečwa-Flusses.

Die Spurweite ist, so wie bei allen von der Oesterreichischen Local-Eisenbahn-Gesellschaft bisher gebauten Localbahnlinien, die normale, d. h. 1 435 m in den Geraden.

Der Unterbau wird eingeleisig hergestellt, für das zweite Geleise wird kein Terrain erworben.

Der Grunderwerb ist eingeleitet.

Die erwähnte Bahn ist vorerst nur als Flügelbahn zur Kaiser Ferdinands-Nordbahn gedacht, wird daher nur dem eigentlichen Localverkehre zu dienen haben.

Noch nicht so weit wie die eben erwähnte Linie, aber in einem ziemlich vorgeschrittenen Projectstadium befindet sich die von der Oesterreichischen Local-Eisenbahn-Gesellschaft ins Auge gefasste Bahnverbindung: Elbogen-Carlsbad-Giesshübel.

Diese Bahn wird die dem Egerflusse folgende Verlängerung der, der Oesterreichischen Local-Eisenbahn-Gesellschaft gehörenden, Elbogner Localbahn bilden.

Die Länge dieser Bahnverbindung Elbogen-Carlsbad-Giesshübel sammt einer eventuellen Verbindung mit der Buschtěhrader Bahn würde etwa 30 km betragen und ist ebenfalls als normalspurige, eingeleisige Localbahn projectirt.

Die Oesterreichische Local-Eisenbahn-Gesellschaft hofft demnächst die Allerhöchste Concession für diese ebengenannte Bahnverbindung zu erhalten.

Czernowitz-Nowosielitza.

Die Localbahn-Gesellschaft Czernowitz-Nowosielitza führt unter Aufsicht des Verwaltungsrathes der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn den Bau der Linie Czernowitz-Nowosielitza (Russische Grenze) aus. Die Concession wurde unterm 5. Juni 1883 ertheilt.

Die Bahnlänge beträgt bis an die Reichsgrenze 31,2064 km.

Das Baucapital ist auf 1 050 000 fl. Oe. W. veranschlagt.

Begonnen ist der Bau Anfangs August 1883; voraussichtliche Fertigstellung 1. Juli 1884.

Die normalspurige Bahn wird durchaus eingeleisig ausgeführt und auch das Terrain nur für ein Geleise erworben.

Die Grundeinlösung ist durchgehends vollendet.

Die Bahn ist vorerst als Localbahn gedacht und erhält erst

Bedeutung für den Transito-Verkehr, wenn ein Anschluss seitens Russlands an Nowosielitza erfolgt.

Im Localverkehr wird Getreide aller Art, Oelsaaten, Metallwaaren, thierische Producte, Eier, Schafe, Wolle, Häute, Felle, Rohzucker, Fette und Oele, Spiritus, Borstenvieh, Hornvieh, Mehl, Holzwaaren, Leder, Petroleum, Häringe, Colonialwaaren, Nutzholz, Brennholz etc. im voraussichtlichen Jahresquantum von 30 000 Tonnen transportirt werden.

Stationsorte und deren Entfernungen ab Zuczka: Sadagóra 3,9 km, Mahala 8,1 km, Bojan 9,8 km, Nowosielitza 8,9 km.

Technische Schwierigkeiten hat der Bau nur insofern, als nambafte Uferversicherungen in der Bahnstrecke nächst Bojan, welche im Gebiete des Pruth-Flusses gelegen ist, anzulegen sind.

Bauleitender Ober-Ingenieur: Carl Patek in Czernowitz.

Bauunternehmer: Knauer und Gross in Wien.

Drei Bau-Inspectionen von circa durchschnittlich 10 km Länge.

Localbahn Bisenz-Gaya.

Diese normalspurige, an die Nordbahnstation Bisenz-Pisek anschliessende Bahn, welche von dem Concessionär Civilingenieur Oscar Baron Lazarini in Wien gebaut wird, berührt die Orte Bisenz, Wrazow, Wekosch, Kunewald und endet vorläufig bis zum Ausbau der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn in Gaya. Die Bahn ist eingeleisig angelegt (auch eingeleisig der Grunderwerb), ihre Länge beträgt 17,6 km, der Minimalradius 250 m und die Maximalsteigung 12 ‰. Das Bahnplanum schmiegt sich zumeist den Terrainwellen an, indess kommen auch grössere Erdbewegungen vor, so bei der Abfahrtsrampe von der Nordbahnstation Bisenz-Pisek und unmittelbar vor Gaya, in beiden Fällen erreichen die Erdaufdämmungen Höhen von 6—7 m. Sämmtliche Ueberbrückungen sind in Stein und Eisen ausgeführt. Schwieriger als die Ueberwindung der Terrainhindernisse erwies sich die Durchführung der Entwässerung; dieselbe ist jedoch vollkommen geglückt und namentlich der volkreiche Ort Wrazow in Folge der Grundwasserableitung seitens der Bahnunternehmung auf eine lange Strecke thatsächlich entsumpft worden. Stationsorte und deren Entfernung ab Bisenz: Bisenz (Stadt) 3,8 km, Wrazow 6,8 km, Wekosch 11,5 km, Gaya 17,6 km. Die Hauptbedeutung der Bahn liegt in deren Localverkehr, welcher auf 40 000 t Industrieproducte (von 2 Zuckerfabriken, 3 Kunstmühlen, Landwirthschaft) veranschlagt ist. Durch den projectirten Anschluss der Bahn an die Mährische Transversalbahn gegen Brünn und Trentschin wird dieselbe auch für den durchgehenden Verkehr Bedeutung erlangen. Der bauleitende Unternehmer hat den Bau zum Theil in Kleinaccord vergeben, zum Theil wird derselbe in Regie ausgeführt. Auf Veranlassung des bauleitenden Oberingenieurs Riedel nahm ein Detachement des neuerrichteten K. K. Eisenbahn- und Telegraphenregiments an den Arbeiten Theil und schreiten die Oberbau- sowie die Brücken-Montirungsarbeiten unter dem Commando des K. K. Pionnier-Oberlieutenants Kaliwoda erfreulich vorwärts. Begonnen hat der Bau am 18. August 1883 und wird die Bahn voraussichtlich am 15. Mai d. J. eröffnet werden.

Ein Russisches Eisenbahnproject.

Aus einer sich stets als zuverlässig erwiesenen Quelle erfährt ein Blatt, dass man sich in der nächsten Umgebung des Czaren ernstlichst mit der Prüfung eines riesigen Projectes beschäftigt, welches Russland auf Jahrzehnte hinaus in Anspruch nehmen und alle seine Kräfte und Hilfsmittel vollauf beschäftigen würde. Das dem Czaren vorgelegte Project verweist vor Allem auf die ungeheueren wirthschaftlichen Erfolge, welche Nordamerika durch die riesige Ausdehnung seiner Bahnbauten errang und weist zu gleicher Zeit nach, dass alle Anstrengungen der Vereinigten Staaten, um die fabelhaften Reichthümer, welche die Union in ihrem Innern besitzt, auf dem Weltmarkte zu verwerthen, ohne Schaffung jener wie Pilze aus dem Boden schiessenden Eisenbahnen ganz und gar vergeblich gewesen sein würden. Das Project zieht eine Parallele zwischen den Bodenschätzen Russlands und Nordamerikas, beleuchtet die Ursachen, warum der Russische Getreidehandel mehr und mehr durch das Amerikanische Getreide geschädigt werden wird, und fordert neue Grundlagen für das Erblühen einer Russischen Industrie, ohne welche die Russischen Ackerbautreibenden unrettbar zu Grunde gehen müssten. Es wird sodann darauf hingewiesen, welch' ungeheurer Blüthe Russland entgegengehen müsste, wenn es seinen gesammten Asiatischen Continent mit einer Bahnlinie durchziehen, jene unermesslichen Gebiete mit einer grossen Verkehrsader beleben, dort die Cultur- und die Consumtionsfähigkeit zu Gunsten des westlichen Russland heben und überdies auf dieser grossen Verkehrsstrasse einen directen Handelsverkehr mit den angrenzenden grossen Völkern ermöglichen würde. Es wird nachgewiesen, dass auf diese Weise Tausende von Milliarden Rubeln von jetzt noch völlig schlafenden Reichthümern durch die Wünschelruthe der Absatzmöglichkeit geweckt werden könnten, und dass Russland vermöge grosser Eisenbahnen nach Osten, zu denen bald noch viele andere entstehen würden, — wie sich das ja am Beispiele Nordamerikas am drastischesten gezeigt habe, — sein Riesenreich noch viel fester als bisher zusammenklammern könnte, weil sich bis jetzt neben der Gewalt der Waffen kein Band für die engste Zusammenfügung einzelner grosser Staatengebiete als fester erwiesen habe, als nur das wirthschaftliche Band. Der Verfasser des Exposé nennt die von ihm projectirte Bahn eine „Russische Pacificbahn" und schlägt vor, dass dieselbe von Jekaterinenburg (am Ostabhange des Ural) ausgehen, Tobolsk, Jeniseisk, Jakutsk berühren, in Nikolajew enden, und mit einer Zweigbahn von Jeniseisk nach Jakutsk und Kiachta für China und den Amur verbunden werden soll. Eine zweite Hauptlinie soll von Astrachan aus die Verbindung mit Herat, Persien und Indien herstellen, mit einer Abzweigung nach Buchara und über Kaschgar nach Centralasien führend. Diese Linien würden eine Ausdehnung von dreitausend geographischen Meilen haben und einen Kostenaufwand von 1 000 Millionen Rubeln fordern, was, wenn nicht auf eine sofortige sehr starke Betheiligung des fremden Capitals gerechnet werden sollte, auf zwanzig Jahre vertheilt werden könnte, so dass nur 50 Millionen Rubel pro Jahr darauf zu verwenden wären. Hierbei wird aber noch vorgeschlagen, dass, falls es die friedlichen Zustände gestatten, ein Theil der Armee sich an diesen Bauten betheiligen soll, und wurde desfalls auf das Beispiel der antiken Völker verwiesen, welche während der Friedensjahre ihre Legionen zum Baue von Heeresstrassen verwendeten. Des Näheren wird darauf aufmerksam gemacht, welch' grosse Erfahrungen bei dem sogenannten Eisenbahn-Schnellbau in den Vereinigten Staaten von Nordamerika gewonnen wurden, und wie dort, trotz aller sich entgegenbäumenden Hindernisse, in verhältnissmässig kurzer Zeit Ausserordentliches geleistet wurde. In der Umgebung des Czaren soll man von diesem Exposé und den ihm beigefügten, ausserordentlich in's Detail gehenden und alle Schwierigkeiten klar in's Auge fassenden Nebenausführungen überaus entzückt sein und die Einberufung einer Prüfungscommission ad hoc schon in kürzester Zeit beabsichtigen. Jedenfalls hätte die Welt sehr viele Gründe dafür, Russland aufrichtigst zu beglückwünschen, wenn es unverweilt an die Ausführung dieses grossen Culturwerkes ginge. Abgesehen davon, dass Russland damit einen überaus glücklichen Wurf machen würde, der einestheils viele seiner bis jetzt noch schlummernden Hilfsquellen erschliessen, andererseits sie noch mächtig bereichern müsste, würde damit zugleich ein ganzer Welttheil für die Cultur geöffnet, und die Folgen für Gesammtrussland, wie nicht minder für alle anderen Handelsvölker, würden unabsehbar sein.

Aus Russland.

Concurrenzausschreiben betr. Construction eines zum Getreidetransport in loser Schüttung geeigneten Güterwagens.

Von der General-Conferenz der Vertreter der Russischen Eisenbahnen ist eine Concurrenz für die beste Construction eines Güterwagens zum Transport von Getreide in loser Schüttung ausgeschrieben worden. Für die besten der bis zum 1. October cr. in St. Petersburg einzureichenden Concurrenzentwürfe, welche allen Bedingungen entsprechen, sind Prämien im Betrage von 3 000 resp. 2 000 resp. 500 Rubel ausgeschrieben. (Das Nähere siehe unter den officiellen Anzeigen.)

Das Eisenbahnwesen Indiens.

In dem neuesten Jahresbericht des Oesterreichisch-Ungarischen Consulats zu Bombay finden wir folgende zusammenfassende Darstellung des Eisenbahnwesens in Indien, wie es staatlich gefördert, social gewirkt und wirthschaftlich entwickelt worden ist.

Die Englische Regierung hat seit Einführung der Eisenbahnen ihr Augenmerk auf die Anlage und Ausführung eines systematischen Eisenbahnnetzes in Ostindien gerichtet und schon im Jahre 1843 den Ausbau einiger Linien geplant; in Folge wirthschaftlicher und politischer Krisen konnte jedoch die Ausführung dieser Pläne erst 10 Jahre später in Angriff genommen werden. Die Regierung war sich hierbei der grossen Wichtigkeit bewusst, welche der Schienenweg für ein Land wie Indien in mehr als einer Beziehung haben musste. Das Dampfross ist ein mächtiger Träger der Civilisation bei einem Volke, das in seinen religiösen Gebräuchen und Vorurtheilen fremden Einflüssen schwerer zugänglich ist, als andere. Die Eisenbahn wurde so zum Bindeglied der zahlreichen Völker, Racen und Kasten der Colonie, und Leute, die sich bisher gescheut hatten unter einem Dache zusammenzutreffen, oder an einem Tische zu sitzen, fanden sich oft nothgedrungen im selben Eisenbahncoupé. Das Kastenwesen hatte hierdurch die erste Bresche erlitten und der erste Schritt zur Gleichstellung aller Staatsbürger war gethan.

In volkswirthschaftlicher Hinsicht war es von der grössten Bedeutung, die an Bodenproducten reichen Centralprovinzen mit der Seeküste zu verbinden, um hierdurch dem Lande nicht nur neue Quellen des Reichthums zu eröffnen, sondern auch zu ermöglichen, dass im Falle einer Missernte in einem Theile des

Landes Lebensmittel aus anderen Provinzen rasch zugeführt werden konnten. Die Gefahr einer Hungersnoth, wie sie die Bewohner dieses Landes früher so oft heimgesucht hatte, wird hierdurch immer mehr verringert.

In politischer Beziehung war ein berechtigter Wunsch, die drei Präsidentschaften Bengal, Bombay und Madras in directe Eisenbahnverbindung zu bringen, obzwar, wie aus Nachfolgendem ersichtlich ist, dieser Zweck bisher nur theilweise erreicht werden konnte, indem Calcutta und Madras einer directen Linie noch immer entbehren.

Endlich war es nöthig, gewisse strategisch wichtige Punkte, besonders im Nordwesten des Landes, im Auge zu behalten.

Es ist begreiflich, dass in einem Lande von der Ausdehnung Indiens die Ausführung eines solchen Riesenplanes auf viele, besonders finanzielle Schwierigkeiten stossen musste. Die meisten Linien versprachen nicht genügenden Gewinn, um das nöthige Capital für Privatunternehmungen dieser Art heranzulocken; die Regierung musste daher durch unentgeltliche Ueberlassung des nöthigen Terrains, mit Zinsengarantien und Subventionen zu Hilfe kommen. So sehr war man aber auf möglichst rasche Ausführung des einmal gefassten Planes bedacht, dass man sogar zum Baue schmalspuriger Bahnen die Zuflucht nahm, wo die Mittel zu breitspurigen nicht ausreichten. Dies ist allerdings ein grosser Nachtheil für den raschen, ungehinderten Verkehr, doch hat das Princip „Eisenbahnen um jeden Preis" vielleicht nirgends eine solche Berechtigung wie gerade in Indien.

Seit der Eröffnung der ersten Strecke der „Great Indian Peninsular-Railway" sind 30 Jahre ins Land gegangen, und besitzt Indien heute bereits 38 verschiedene Eisenbahnlinien, worunter die grosse „East Indian", dann 7 Kaiserliche Staatsbahnen, 7 garantirte, 5 subventionirte, 10 Provinzial-Staatsbahnen und 8 Staatsbahnen in den unabhängigen Provinzen, welche im Jahre 1882 eine Gesammtlänge von 19 785¼ Englische Meilen aufzuweisen hatten.

Die Eisenbahnwagen für Passagiere sind den klimatischen Verhältnissen entsprechend mit allem Comfort ausgestattet. Ein doppeltes Dach, das sich noch bis über die Mitte der Fenster wölbt, hält die versengenden Sonnenstrahlen ab; ausserdem sind grüne Fensterscheiben angebracht. Die Sitze sind geräumig und bequem; in den Waggons I. Classe kann die Rücklehne gehoben und oben an der Decke befestigt werden, und bildet so eine zweite Schlafstelle. In jedem Waggon ist zugleich eine Wasch- und Badekammer angebracht. Personenzüge sind in vier Fahrclassen eingetheilt, und fahren die Eilzüge hier durchschnittlich 30 Englische Meilen pro Stunde.

Die Regierung verspricht ihren ganzen Einfluss daran zu wenden, um die grossen Kohlenfelder im Innern des Landes in den Schienenstrang mit einzubeziehen, und dadurch die Eisenbahnen, Dampfer und Fabriken Indiens von der fremden Kohle mehr und mehr unabhängig zu machen.

Ferner soll in Bengalen ein grosses Eisenwerk angelegt werden, in welchem Schienen etc. in grösserem Massstabe fabricirt werden können.

Die Zahl der bei den Eisenbahnen angestellten Eingeborenen vermehrt sich von Jahr zu Jahr. Die in mehreren Städten Indiens eröffneten Schulen geben letzteren Gelegenheit, sich für alle Zweige des Dienstes auszubilden, und der amtliche Bericht spricht sich über die Tüchtigkeit und Verlässlichkeit der Angestellten sehr lobend aus. Die Regierung unterstützt auch die Gesellschaften in der Errichtung von Schulen zur Erziehung der Kinder Europäischer Bediensteter im Innern des Landes.

Für das Jahr 1883 wurde von Seite der Regierung für die Staatseisenbahnen eine Summe von 23 950 000 Rupien bewilligt, und vertheilt sich das für Eisenbahnen in Indien (mit Ausnahme der subventionirten Bahnen, über welche keine Ausweise vorliegen) angelegte Capital folgendermassen:

Staatsbahnen	35 991 676	£ Sterl.
Garantirte Linien	67 228 745	„ „
Ostindische Bahn	34 720 622	„ „
Bahnen der unabhängigen Provinzen	2 995 733	„ „
zusammen	140 936 776	£ Sterl.

Der durchschnittliche Kostenpreis dieser Bahnen beträgt sonach pro Englische Meile 136 896 Rupien, und betrugen die Gesammt-Nettoeinkünfte derselben im Jahre 1882 76 842 201 Rupien gegen 72 639 879 Rupien im Jahre 1881.

Die Entwickelung des Eisenbahnverkehres während der letzten drei Jahre ist aus der folgenden Zusammenstellung ersichtlich:

	1882	1881	1880
Anzahl der beförderten Personen .	58 875 918	54 763 683	49 155 380
Waarenverkehr (in Tonnen)	24 108 308	21 217 935	18 192 933

Endlich ist zu bemerken, dass in dem letzten Finanzexposé die Absicht der Indischen Regierung ausgesprochen wurde, bei der Concessionirung neuer Bahnen von der Ertheilung einer Staatshilfe mehr und mehr abzusehen, und das Indische Bahnsystem stufenweise auf das Princip der Privatunternehmung zu basiren.

Die Indische Regierung schenkt ihre besondere Aufmerksamkeit der Hebung des Weizenexportes durch billige Frachten aus dem Norden Indiens zur Seeküste, und der soeben geschiedene Finanzminister, Major Baring, hat diesbezüglich ein sehr eingehendes Memorandum verfasst, in welchem er nachzuweisen sucht, dass Indischer Weizen dem Amerikanischen gegenüber concurrenzfähig sein wird, sobald der Landtransport hier ähnliche Erleichterungen erfährt, wie in Amerika. Die Handelskammern von Bombay und Calcutta entfalten in dieser Richtung auch grosse Rührigkeit, und einige Bahnen haben, diesen Einflüssen nachgebend, bereits bedeutende Frachtermässigungen für Weizen zugestanden.

Von beinahe gleicher Wichtigkeit mit den Eisenbahnen erscheinen die Hochstrassen des Landes. Indien ist nach allen Richtungen von vortrefflichen Strassen durchschnitten, welche nicht nur die mächtigen Pulsadern des alltäglichen Verkehrs sind, sondern auch ein unentbehrliches Mittel zur Erhaltung der militärischen Herrschaft in einem Lande bilden, welches an Ausdehnung beinahe ganz Europa gleichkommt. Es ist bisher leider nicht gelungen, amtliche Daten über den Stand und Bau der Strassen in Indien zu erhalten.

Sicherheitsvorrichtungen für central gestellte oder verriegelte Weichen.

Die constante Steigerung der Verkehrsintensität auf den Vollbahnen musste Massnahmen zur Erhöhung der Betriebssicherheit nach sich ziehen, welche naturgemäss zunächst die Geleisekreuzungen resp. die diese vermittelnden, in die Fahrstrassen eingelegten Weichen, als die, bei unrichtiger Handhabung die Continuität des Geleises unterbrechenden und deshalb gefahrvollsten Constructionen ins Auge gefasst haben.

Wie sehr diese Constructionen sich im Laufe der Zeit bereits vervollkommnet, braucht nicht erst dargethan zu werden.

Da aber die Sicherheit des Betriebes keinesfalls durch die exacte Construction der Weiche allein, sondern vielmehr erst durch eine, in Uebereinstimmung mit der Signalisirung geübte, verlässliche Bedienung derselben gewährleistet ist, so haben die Eisenbahntechniker schon lange, zuerst in England, wo sich das Bedürfniss hierfür schon weit früher als bei uns geltend gemacht hat, die Construction entsprechender Weichensicherungsanlagen angestrebt und auch ausgeführt. Diese wurden sodann im Sinne vorstehender Bedingung mit den Signalvorrichtungen zuerst blos mechanisch, später auch elektrisch und jetzt fast durchgehends mechanisch und elektrisch in jene logische Abhängigkeit gebracht, welche im Verein mit exacter, technisch richtiger Construction der Weiche als die conditio sine qua non für die anzustrebende Betriebssicherheit unerlässlich ist.

Dieser Gedanke liegt den heute auf allen grösseren und complicirteren Bahnhofsanlagen mit intensiverem Verkehr installirten, nach den verschiedensten Systemen ausgeführten centralen Weichen- und Signalsicherungs- und Stellanlagen zu Grunde.

Man ist später, und wieder zuerst in England, einen Schritt weiter gegangen und hat, durch die Betriebsverhältnisse gedrängt, ganze Gruppen von Weichen einer complicirten Bahnhofsanlage mit den correspondirenden Signalvorrichtungen zusammengefasst, untereinander verbunden und deren Thätigkeit mit Hilfe sinnreicher mechanischer Vorrichtungen auf einen, freie Uebersicht bietenden Punkt, den Centralapparat im „Weichenthurm" concentrirt.

Diese interessanten Einrichtungen, mit welchen wir uns ein nächstes Mal eingehender zu beschäftigen beabsichtigen, gewährleisten in der That einen hohen Grad von Sicherheit.

Dieselben entbehrten aber bisher einer Ergänzung, durch welche sie erst zu Sicherheitsanlagen im wahren Sinne des Wortes gestaltet werden. Es ist dies auch gelegentlich der Beantwortung der vom Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen aufgeworfenen technischen Fragen (Gruppe II Frage 12) in dem Wunsche nach einer verlässlichen Controle über den intacten Zustand und die Functionirung der centralisirten Anlagen allseitig zum Ausdrucke gelangt.

Es erscheint nämlich nothwendig, Sicherheits- oder Controlapparate anzubringen, welche dem manipulirenden Personal nicht nur im Weichenthurm beim Centralapparate, sondern auch auf dem Bahnhofe und im Verkehrsbureau jede Störung in der centralisirten Anlage sicher und automatisch anzeigen. Wenngleich anzunehmen ist, dass ein aufmerksamer Centralwärter beispielsweise aus dem ungewöhnlich leichten Gang des Weichenhebels sofort auf eine Unregelmässigkeit schliessen könnte, so bedingt dies doch keineswegs, dass diese Beobachtung auch thatsächlich gemacht wird, noch dass der Hebel des durch Aufschneiden der Zunge zerstörten Wechsels überhaupt zur Freigebung einer Fahrstrasse erst gezogen werden muss, weil er sich ja möglicherweise schon in der gezogenen Lage befand.

Ein derartiger Sicherheitsapparat, im Sinne des von den Technikern des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen aus-

gesprochenen Wunsches, ist der vom Ingenieur A. Krützner in Wien construirte, demselben patentirte „Aviseur". Derselbe zeigt dem Personal das Aufschneiden einer Weiche sofort automatisch mittelst eines akustischen, und dem Centralwärter des Weichenthurmes sowie dem Beamten im Verkehrsbureau mittelst eines auf pneumatischem Wege bethätigten optischen Signals an.

Ersteres erfolgt durch Explosion einer in einem schwachen röhrenförmigen Bolzen, welcher beim Aufschneiden der Weiche abgescheert wird, eingelegten Petarde oder, bei einer etwas modificirten Construction, einer Knallkapsel, letzteres wird durch verdünnte Luft bethätigt. Vom Centralapparate aus ist ein Hauptrohr mit verdünnter Luft geführt, von welchem aus schwächere, an ihren Enden fest verlöthete Bleiröhrchen zu jedem zu controlirenden Wechsel abzweigen und unter deren Zugstangen derart angeordnet sind, dass sie beim Aufschneiden der Weiche durch an der Zugstange angebrachte scharfe Stalnasen aufgerissen werden und der atmosphärischen Luft Zutritt verschaffen. Die Hauptleitung endigt mit ihrem offenen Ende im Weichenthurm in einem Gefäss, welches in ein zweites, grösseres und mit Wasser gefülltes taucht und durch eine über Rollen laufende Schnur mit einer hinter dem Hebelapparat verdeckt herabhängenden und zugleich das Abreissgewicht bildenden Tafel verbunden ist.

Tritt nun beim Aufreissen der Zweigröhre unter der Wechselzugstange atmosphärische Luft in die Leitung ein, so erfolgt sofort in derselben ein Ausgleich, in Folge dessen das in Wasser getauchte Gefäss gehoben und die damit in Verbindung stehende, bisher verdeckte Tafel dem Centralwärter sichtbar wird. Eine der Führungsrollen bethätigt überdies noch eine Allarmglocke.

In diesem Falle hat der Centralwärter sofort sämmtliche Signale auf „Halt" zu stellen und in dieser Stellung so lange zu belassen, bis die Ursache der Störung eruirt und der Apparat wieder intact ist.

Die hierbei zur Anwendung gebrachte verdünnte Luft soll aus Gründen der Sicherheit und billigeren Herstellung sowohl der Elektricität als auch der comprimirten Luft vorzuziehen sein.

Verbindet man die Drahtzüge der Weichen- und Signalsicherungs- und Stellanlagen mit in die pneumatische Hauptleitung eingeschalteten schwachen Kautschukschläuchen, so ist der Apparat auch zur automatischen und verlässlichen Signalisirung von Leitungsbrüchen zu verwenden. Durch das Zurückschnellen der Drahtenden bei Leitungsbrüchen werden die schwachen Kautschukröhrchen reissen und der Apparat, indem atmosphärische Luft in die Leitung tritt, in der früher angedeuteten Weise zur Functionirung gebracht.

Dadurch gewinnen Drahtleitungen erst eine gewisse Sicherheit, ohne welche deren Anwendung überhaupt nicht empfehlenswerth ist.

Es ist kein Zweifel, dass die vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen zu der technischen Frage 12 (Gruppe II) ausgesprochenen Wünsche eine grosse Thätigkeit auf diesem Specialgebiete angeregt haben. Im Interesse der Sache selbst wäre es erwünscht, dass die Erfolge derselben zur Kenntniss und eventuellen Discussion der Fachleute gebracht würden. In dieser Anschauung möge denn auch die vorstehend gegebene Beschreibung des „Aviseur" ihre Begründung finden. Ernst Edelmann.

Haftpflicht bei Fischtransporten.

v. O. In dem von uns in Jahrg. 1883 No. 55 S. 763 fg. mitgetheilten Huhndorf'schen Processe gegen die Märkisch-Posener Eisenbahn hat das K. Kammergericht durch Erkenntniss vom 8. November 1883 die Berufung der Beklagten gegen das Urtheil der ersten Civilkammer des Landgerichts zu Guben vom 25. Mai 1883 als unbegründet zurückgewiesen und der Beklagten die Kosten der Berufungsinstanz auferlegt. Aus den Entscheidungsgründen theilen wir Folgendes mit: „Durch das Obergutachten der K. technischen Deputation für das Veterinärwesen vom 15. Mai 1883 ist unangefochten festgestellt, dass das Absterben der Fische nicht eine Folge mangelhafter Verpackung war, sondern durch den länger als 6 Stunden dauernden Aufenthalt der Fische auf dem Bahnhofe in Reppen bedingt worden ist. Es muss dem ersten Richter darin beigetreten werden, dass dieser Aufenthalt in Reppen durch Verschulden des Beamten, des beklagten Güterexpeditions-Vorsteher S., herbeigeführt ist. Obwohl ihm der Transport der Fische mindestens 2 Tage vor der Absendung bekannt gemacht war, hat er die Verladung auf einem Wagen (Lowry) ohne Bremse bewirken lassen, wenngleich ihm bekannt sein musste, dass, wenn derselbe als letzter Wagen an den Reppen-Breslauer Zug angehängt werden sollte, derselbe reglementsmässig mit einer Bremse versehen sein musste und dass das Einrangiren dieses Wagens in den Zug soviel Zeit in Anspruch nehmen konnte, dass der Anschluss leicht zu verfehlen war.

So hat auch der Stationsvorsteher Hentschel eidlich glaubwürdig bekundet, dass er den qu. Wagen nach den Reglementsbestimmungen lediglich deshalb nicht habe an den Zug anhängen können, weil er mit einer Bremse nicht versehen war und dass ein Einrangiren deselben nicht möglich gewesen sei, weil der Frankfurt-Reppener Zug etwas Verspätung gehabt und daher die Zeit nicht ausgereicht hätte. Unter diesen Umständen erübrigt sich der vom Berufungskläger durch Bezugnahme auf das Gutachten des Eisenbahninspectors Goetzebauch zu Cottbus angetretene Beweis, dass es in 8 Minuten möglich gewesen wäre, die Lowry als vorletzten Wagen einzurangiren, da nicht ein allgemeines theoretisches Gutachten hier massgebend sein kann, sondern auf die im speciellen Falle vorliegenden Verhältnisse Rücksicht genommen muss.

Unerheblich erscheint ferner, dass die Lowry mit der Fischladung von Frankfurt nach Reppen als vorletzter Wagen gegangen ist und ebenso unerheblich, ob S. an den Vorstand zu Reppen ein Telegramm mit der Nachricht abgesandt hat, dass die Lowry keine Bremse habe, vielmehr würde in dem Erlass dieses Telegramms nur der verfehlte Versuch erblickt werden können, die Folgen eines gemachten Versehens abzuwenden.

Wenn der erste Richter noch darauf Gewicht legt, dass S. nach der eidlichen Bekundung des Buchhalters B. aufgefordert ist, an die Güterexpedition zu Reppen ein Schreiben zu richten, in dem darum ersucht wird, die Ladung sofort zurückzusenden, falls der Anschluss verfehlt werde, so geschieht dies ersichtlich nur, um den Nachweis zu führen, dass es dem S. nahe gelegt sei, von wie grosser Wichtigkeit der schleunige Transport der Fische und wie gefährlich für dieselben eine Verzögerung sei. Es ist hierbei gleichgültig, ob die Rücksendung der Fische ein günstiges Ergebniss gehabt hätte oder nicht.

Endlich ist dem ersten Richter darin beizutreten, dass das Versehen des S. ein so grobes gewesen ist, dass es einer böslichen Handlungsweise im Sinne des Art. 427 Abs. 2 gleich zu erachten ist. Die Materialien zum H.-G.-B. ergeben, dass der Ausdruck bösliche Handlungsweise nicht nur die Fälle des eigentlichen Dolus, sondern auch den höchsten Grad von Nachlässigkeit umfasst.

Kläger kann hiernach den vollen, nicht blos den nach den Bestimmungen des Eisenbahn-Betriebs-Reglements zu ermittelnden Schadenersatz fordern (§ 10, I. 6 Pr. A. L.-R., Art. 400 H.-G.-B.) und ist vom Berufungskläger auch event. die durch den ersten Richter sachgemäss getroffene Ermittelung desselben und der dem Kläger anvertraute Erfüllungseid nicht weiter angefochten worden."

Haftpflicht.

v. O. **Entschädigung nach dem Schweizerischen Haftpflichtgesetz.** Am 27. April 1881 hatte der Bahnwärter Egli, welcher die Ausführung der Bahnunterhaltungsarbeiten auf der Central-Bahnstrecke Nottwyl-Luzern für das Jahr 1881 vertragsgemäss übernommen, mit einer Arbeitergruppe, zu welcher auch sein Schwager Lorenz Felber gehörte, zwischen Kempach und Rothenburg Schienen ausgewechselt und das alte Schienenmaterial auf die Station Kempach gebracht. Abends fuhr er mit seinen Arbeitern auf zwei zu der Schienenauswechselung gebrauchten, ihm von der Centralbahn gelieferten Rollwagen leer nach Rothenburg zurück, wobei sich die Wagen ohne andere Triebkraft lediglich durch ihre eigene Schwere fortbewegten. Auf der Rückfahrt lud Egli mit seinen Arbeitern zwei dort aufgeschichtete Klafter Brennholz, welche der Bahnmeister R. vom Bahnwärter S. gekauft hatte, auf die zwei leeren Rollwagen auf, um sie dem ersteren nach Rothenburg zu bringen. Bei der weiteren Fahrt trennte sich nun das Stirnbrett des ersteren der beiden Rollwagen, auf welchem Felber sich befand, in Folge des schadhaften Zustandes des demselben als Befestigungspunkt dienenden Schemmelhornes vom Rollwagen los, so dass das aufgeschichtete Holz vornüber herunterkollerte. Dabei wurde auch Felber mitgerissen, so dass er unter den Wagen zu liegen kam und mehrfache Verletzungen erlitt, in Folge deren er noch in derselben Nacht starb. Vor den Luzernischen Instanzen haben die gänzlich vermögenslose Wittwe und Kinder des Verunglückten, gestützt auf Art. 2 event. Art. 1 des Eidgenössischen Eisenbahn-Haftpflichtgesetzes, von der Centralbahn eine Entschädigung von 5 000 Frcs. verlangt und eine solche von 3 000 Frcs. zugesprochen erhalten. Gegen das obergerichtliche Urtheil ergriff die Bahnverwaltung den Recurs beim Bundesgericht, indem sie behauptete, einmal: der Unfall habe sich weder beim Bahnbetrieb, noch beim Bahnbau ereignet, und sodann: der Getödtete habe den Unfall durch eigenes Verschulden herbeigeführt. Das Bundesgericht bestätigte jedoch am 19. October 1883 das recurrirte Erkenntniss in allen Theilen. (Annal. des Versicherungswesens 1883 S. 648.)

Brennmaterialien-Frequenz der Stadt Berlin im Jahre 1883.

No.	Benennung der Eisenbahnen etc.	Steinkohlen, Cokes und Briquettes						Braunkohlen und Briquettes		
		Englische t	Westfälische t	Sächsische t	Oberschles. t	Niederschles. t	in Summa t	Böhmische t	Preussische t	in Summa t
	I. Eingang.									
1	Berliner Ringbahnstationen	—	12 592	1 236	124 194	37 657	175 679	12 223	7 797	20 020
2	Königl. Niederschles.-Märk. Eisenbahn	—	1 485	—	262 415	54 241	318 141	—	3 492	3 492
3	„ Ostbahn	—	201	—	17 979	—	18 180	—	1 328	1 328
4	„ Berlin-Görlitzer Eisenbahn	—	30	310	98 915	6 343	105 598	28 228	85 772	114 000
5	„ „ -Anhalter Eisenbahn	—	870	7 784	49 628	124	58 406	11 157	115 454	126 611
6	„ „ -Blankenheimer Eisenb.	—	58	230	11 517	4 812	16 617	—	10 602	10 602
7	„ „ -Dresdener Eisenbahn	—	130	3 184	26 910	3 420	33 644	134 109	21 697	155 806
8	„ „ -Potsdamer Eisenbahn	—	20 765	—	11 345	148	32 258	—	1 210	1 210
9	„ „ -Lehrter Eisenbahn	—	49 638	—	12 476	235	62 349	227	2 660	2 887
10	Berlin-Hamburger Eisenbahn	20	—	—	69 492	27 232	96 744	—	919	919
11	Königl. Berlin-Stettiner Eisenbahn	—	1 140	—	43 614	11 777	56 531	—	770	770
12	„ Berliner Nordbahn	—	80	—	47 164	4 973	52 217	—	179	179
13	Wasserstrassen	99 202	5 193	113	26 854	—	131 362	6 130	21 193	27 323
	Summe des Empfanges	99 222	92 182	12 857	802 503	150 962	1 157 726	192 074	273 073	465 147
	Hiervon ab: die den nicht im Weichbild von Berlin liegenden Ringbahnstationen zugeführten Quantitäten	—	12 532	486	24 701	10 904	48 623	8 571	4 204	12 775
	Bleibt Summe des Empfanges	99 222	79 650	12 371	777 802	140 058	1 109 103	183 503	268 869	452 372
	II. Versand.									
1	Königl. Niederschles.-Märk. Eisenbahn	—	300	30	170	80	580	2 842	655	3 497
2	„ Ostbahn	—	1 090	190	2 074	11	3 365	1 987	755	2 742
3	„ Berlin-Görlitzer Eisenbahn	—	40	—	33	20	93	—	32	32
4	„ „ -Anhalter Eisenbahn	—	—	—	981	92	1 073	—	—	—
5	„ „ -Blankenheimer Eisenb.	—	21	20	11 517	4 812	16 370	4 065	40	4 105
6	„ „ -Dresdener Eisenbahn	—	30	—	434	—	464	—	—	—
7	„ „ -Potsdamer Eisenbahn	—	—	130	4 618	85	4 833	4 765	100	4 865
8	„ „ -Lehrter Eisenbahn	—	55	120	8 487	235	8 897	2 629	271	2 900
9	Berlin-Hamburger Eisenbahn	—	20	50	23 483	240	23 793	5 311	1 409	6 720
10	Königl. Berlin-Stettiner Eisenbahn	—	990	260	40	—	1 290	1 210	3 643	4 853
11	„ Berliner Nordbahn	—	190	85	7 254	1 633	9 162	4 412	6 910	11 322
12	Wasserstrassen	7 256	465	—	9 108	146	16 975	287	2 221	2 508
	Summe des Versandes	7 256	3 201	885	68 199	7 354	86 895	27 508	16 036	43 544
	Bleiben im Jahre 1883 in Berlin	91 966	76 449	11 486	709 603	132 704	1 022 208	155 995	252 833	408 828
	Im Jahre 1882 blieben in Berlin	89 414	93 929	6 712	693 129	140 341	1 023 525	151 393	211 468	362 861
	Mithin im Jahre 1883 gegen das Jahr 1882	+ 2 552	— 17 480	+ 4 774	+ 16 474	— 7 637	— 1 317	+ 4 602	+ 41 365	+ 45 967

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Am 1. März 1884 wird die dem Königlichen Eisenbahn - Betriebsamt Altena unterstellte Bahnstrecke Creuzthal - Hilchenbach mit den Stationen Ferndorf, Dahlbruch und Hilchenbach für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privat-Depeschen-Verkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, ferner die Haltestelle Stift-Keppel für den Personenverkehr eröffnet.

Für die neue Bahnstrecke haben die Bestimmungen der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878, des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands, sowie der Localtarife für den Eisenbahn-Directionsbezirk Elberfeld Gültigkeit.

Zu den letzteren gelangen am 1. März d. J. die folgenden Nachträge zur Einführung, welche die Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Strecke Creuzthal-Hilchenbach enthalten:

a) der Nachtrag III zu dem Local - Gütertarif vom 1. April 1883,
b) der Nachtrag III zu dem Ausnahme-Tarif B für die Beförderung von Steinkohlen etc. vom 1. April 1883,
c) der Nachtrag 24 zum Local-Personengeldtarif vom 1. Mai 1878.

Die Nachträge zum Local-Gütertarif und Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. enthalten ausserdem einige Abänderungen und Berichtigungen, der Nachtrag 24 zum Local-Personengeldtarif zugleich neue bezw. ermässigte Billetpreise für den Verkehr mit Kirchen, Betzdorf und Niederschelden sowie eine Bestimmung über Nichtübertragbarkeit von Retourbillets.

Die Nachträge ad a und b sind bei den Güter-Expeditionen käuflich zu haben und zwar

ad a zum Preise von 0,10 Mark,
„ b „ „ „ 0,05 „

Ferner kommen mit dem Tage der Betriebseröffnung directe Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Dahlbruch, Ferndorf und Hilchenbach und den Stationen der Strecken Wetzlar-Wahn und Urbach-Troisdorf-Beuel, und Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Steinkohlen von Stationen des Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), sowie directe Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Eisern-Siegener Bahn zur Einführung. Ausserdem werden zur Erreichung directer Frachten sogenannte Transitsätze nach und von Station Creuzthal eingeführt, sodass unter Zurechnung derselben nach und von allen Stationen, mit welchen Creuzthal in directem Verkehre steht, expedirt werden kann.

Auf der Strecke Creuzthal-Hilchenbach werden folgende Personenzüge gefahren:

In der Richtung von Creuzthal:

Creuzthal . Abf. 7^{28}, 1^{45}, 5^{40}, $8^{\underline{38}}$,
Ferndorf „ 7^{35}, 1^{52}, 5^{47}, $8^{\underline{45}}$,
Dahlbruch „ 8^{03}, 2^{11}, $6^{\underline{06}}$, $9^{\underline{13}}$,
Stift-Keppel „ 8^{14}, 2^{22}, $6^{\underline{17}}$, $9^{\underline{24}}$,
Hilchenbach Ank. 8^{25}, 2^{33}, $6^{\underline{28}}$, $9^{\underline{35}}$.

In der Richtung nach Creuzthal:

Hilchenbach Abf. 6^{10}, 12^{22}, 4^{25}, $6^{\underline{37}}$,
Stift-Keppel „ 6^{22}, 12^{34}, 4^{37}, $6^{\underline{49}}$,
Dahlbruch „ 6^{42}, 12^{45}, 4^{57}, $7^{\underline{00}}$,
Ferndorf Abf. 7^{01}, 1^{04}, 5^{16}, $7^{\underline{19}}$,
Creuzthal Ank. 7^{07}, 1^{10}, 5^{22}, $7^{\underline{25}}$.

Elberfeld, den 13. Februar 1884. (438)

Königliche Eisenbahn-Direction.

II. Fahrplan-Aenderung.

Main-Neckarbahn. Mit 1. März 1884 erhalten folgende Localzüge die beigesetzten neuen Curszeiten:

Localzug No. 22
(seither um $5^{\underline{30}}$ Morgens aus Darmstadt abgehend):

Darmstadt . ab $4^{\underline{40}}$ Morgens
Arheilgen . „ $4^{\underline{48}}$ „
Egelsbach . „ $4^{\underline{57}}$ „
Langen . . „ $5^{\underline{5}}$ „
Sprendlingen „ $5^{\underline{13}}$ „
Isenburg . . „ $5^{\underline{20}}$ „
Louisa . . . „ $5^{\underline{27}}$ „
Frankfurt . an $5^{\underline{35}}$ „

Localzug No. 43
(seither um $6^{\underline{25}}$ Abends aus Frankfurt abgehend):

Frankfurt . . ab $7^{\underline{15}}$ Abends
Louisa . . . „ $7^{\underline{24}}$ „
Isenburg . . „ $7^{\underline{31}}$ „
Sprendlingen „ $7^{\underline{38}}$ „
Langen . . „ $7^{\underline{46}}$ „
Egelsbach . „ $7^{\underline{54}}$ „
Arheilgen . . „ $8^{\underline{5}}$ „
Darmstadt . an $8^{\underline{15}}$ „

Wochenkarten bleiben für alle gewöhnlichen Personenzüge gültig.

Darmstadt, 12. Februar 1884. (439)

Die Direction.

III. Güterverkehr.

Mit dem 20. Februar gelangen für **Braunkohlen- und Ziegel-Transporte** bei Auf-

gabe von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Quantum ab Olgaschachtweiche nach Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin und Erfurt directe Frachtsätze zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Dienststellen, sowie unser Verkehrsbureau hier Auskunft ertheilen.

Breslau, den 14. Februar 1884.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn (440)
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach der Ostschweiz. Am 15. d. M., für den Verkehr nach Stationen der Vorarlbergerbahn jedoch erst am 20. d. M., tritt ein neuer Saarkohlenausnahmetarif No. 12 in Kraft, unter Aufhebung der gleichnamigen Tarife vom 1. October 1881 und 1. Januar 1883.

Der Verkaufspreis des neuen Tarifs beträgt 40 ₰.

Sendungen nach Stationen der Tössthalbahn werden nur ohne Nachnahmebelastung zum Transport angenommen.

Köln, den 14. Februar 1884. (441)

Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische).

Für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Braunschweigischen Bahn einerseits und Stationen

a) des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt und der Gotha-Ohrdrufer Bahn,
b) der Nordhausen-Erfurter, Saal-, Weimar-Geraer und Werrabahn (einschliesslich der Strecke Wernshausen-Schmalkalden,
c) der Friedrichrodaer, Ilmenau-Grossbreitenbacher und Ruhlaer Eisenbahn,
d) der Strecke Grimmenthal-Suhl des Directionsbezirks Magdeburg

andererseits gelangen am 1. April cr. neue Tarifsätze im Norddeutschen Verbande zur Einführung, welche zum Theil höher, zum Theil niedriger sind als die zur Zeit gültigen Frachtsätze. Gleichzeitig treten die nachbenannten Tarife und die zu denselben herausgegebenen Nachträge, soweit solche auf den Güterverkehr zwischen Stationen der Braunschweigischen Bahn und den vorstehend unter a) bis d) bezeichneten Stationen sich beziehen, ausser Kraft:

1. der Gütertarif für den Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verband vom 1. Januar 1878;
2. der Gütertarif für den Nordostsee-Hannover-Thüringischen Eisenbahnverband vom 1. December 1881;
3. der Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Braunschweigischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin und Bromberg, sowie Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn andererseits vom 1. August 1882;
4. der Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld einerseits und Stationen der Braunschweigischen Eisenbahn andererseits vom 1. Mai 1882;
5. der Gütertarif für den Magdeburg-Braunschweigischen Eisenbahnverband vom 1. Mai 1883;
6. der Gütertarif für den Norddeutsch-Sächsischen Eisenbahnverband vom 1. November 1879;
7. der Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt etc. andererseits vom 1. October 1883 (bezüglich des Verkehrs zwischen Holzminden einer- und Eisenach, Gerstungen, Heideburg, Herleshausen, Hönebach, Dietzhausen, Rohr, Suhl, sowie sämmtlichen Stationen — einschliesslich Schmalkalden — der Werrabahn andererseits).

Das die neuen Tarifsätze enthaltende, unter der Bezeichnung „Anhang zum Norddeutschen Verbandsgütertarife vom 1. April 1883“ zur Ausgabe kommende Tarifheft ist demnächst in den Güterexpeditionen käuflich zu haben.

Hannover, den 15. Februar 1884. (442)

Königliche Eisenbahn-Direction,
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Am 1. März cr. tritt für den **Rheinisch-Westfälisch-Böhmischen Verkehr** ein directer Tarif für **Kokes-Transporte** in Wagenladungen à 10 000 kg von den Kokes-Versandt-Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (rechtsrh.) und Elberfeld nach Stationen der Aussig-Teplitzer, der Buschtêhrader, der Dux-Bodenbacher, der Prag-Duxer, der Kaiser Franz-Josef-, der Böhmischen West-, der Oesterreichischen Nordwest- und der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn in Kraft. Dagegen gelangen die bisherigen Frachtsätze für Kokes-Transporte von den Stationen Bochum, Bochum-Riemke und Herne des Eisenbahn-Directions-Bezirks Elberfeld bezw. Köln (rechtsrheinisch) nach Kladno (alt), Station der Buschtêhrader Bahn, vom 1. April d. J. ab zur Aufhebung. An Stelle der letzteren kommen durch den neuen Ausnahme-Tarif um 0,06 ℳ bezw. 0,07 ℳ pro 100 kg niedrigere Taxen für die Station Wejhybka der Buschtêhrader Bahn zur Einführung.

Der neue Tarif ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zum Preise von 35 ₰ käuflich zu haben.

Köln, den 12. Februar 1884.

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königl. Eisenbahn-Direction (443)
(rechtsrheinische).

Am 1. März cr. tritt zum **Ausnahmetarif für Steinkohlen- und Kokes-** (Massen-) Transporte von Stationen der Oberschlesischen und Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn nach Stationen des Königlichen Eisenbahn-Directions-Bezirks Bromberg etc., giltig vom 15. November 1883, ein Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält die Aufnahme neuer Stationen des Königlichen Eisenbahn-Directions-Bezirks Bromberg, anderweite ermässigte Frachtsätze nach den an der Strecke Allenstein-Ortelsburg gelegenen Stationen, bereits publicirte Tariferhöhungen und Druckfehlerberichtigungen.

Druckexemplare des Nachtrags sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 12. Februar 1884.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, als geschäftsführende Verwaltung. (444)

Am 1. März 1884 tritt zum Staatsbahntarife zwischen Stationen der **Oberschlesischen Eisenbahn** einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks **Elberfeld** andererseits der **Nachtrag IV** in Kraft. Derselbe enthält:

1. Specielle Bestimmungen zum Betriebs-Reglement.
2. Entfernungen für die in den Tarif neu aufgenommenen Stationen Heidersdorf, Karschau und Kurtwitz der Oberschlesischen Eisenbahn.
3. Entfernungen bezw. Ausnahme-Tarifsätze für Holz für die in den Tarif neu einbezogenen Stationen Eisern, Hain, Reinhold-Forster der Eisern-Siegener Eisenbahn und Remscheid-Hasten, Remscheid-Vieringhausen des Directionsbezirks Elberfeld.
4. Anderweite ermässigte Entfernungen und Ausnahmetarifsätze für Holz für den Verkehr zwischen Löttringhausen, Station des Directionsbezirks Elberfeld und einigen Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn.
5. Frachtsätze der Ausnahme-Tarife 2 und 3 für Eisen und Stahl der Specialtarife I und II für die in den Tarif neu aufgenommenen Stationen Eisern, Hain, Reinhold-Forster der Eisern-Siegener Eisenbahn und Remscheid-Hasten, Remscheid-Vieringhausen des Directionsbezirks Elberfeld einerseits und Bromberg und Thorn andererseits.
6. Ausnahmetarif für Langholz.
7. Berichtigungen.

Druckexemplare des Nachtrags sind zum Preise von 0,20 ℳ auf den Verbandstationen käuflich zu haben.

Breslau, den 15. Februar 1884.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen. (445)

Im Verkehr **Braunschweig-Berlin, Bromberg, Breslau** treten die Tarife zwischen der Braunschweigischen Station Oschersleben mit den Stationen der Directions-Bezirke Berlin und Bromberg, sowie der Halle-Sorau-Gubener Bahn, der Marienburg-Mlawkaer Bahn, sowie der Oberschlesischen Bahn mit dem 31. März 1884 ausser Kraft. Vom 1. April cr. ab findet eine Abfertigung nur auf Oschersleben des Eisenbahn-Directions-Bezirks Magdeburg statt.

Bromberg, den 14. Februar 1884. (446 J)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Zu dem Staatsbahn-Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke **Frankfurt a M. und Köln (rechtsrheinisch)** vom 1. Februar 1882 kommt mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. ab der Nachtrag VII zur Einführung. Derselbe enthält neben einigen Berichtigungen, welche auch Frachterhöhungen enthalten, neue Entfernungen bezw. Frachtsätze für die in den Verkehr aufgenommene Haltestelle Brackel b. Dortmund des Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch). Die durch die Berichtigungen eintretenden Erhöhungen in den Entfernungen erhalten jedoch erst mit dem 1. April d. J. Gültigkeit.

Der Tarifnachtrag ist durch die Expeditionen käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist.

Frankfurt a. M., den 6. Februar 1884.

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction. (447)

Am 1. April d. J. kommt ein neuer Tarif für den **Sächsisch-Oesterreichischen Verbands-Güterverkehr** zur Einführung, welcher neben zahlreichen Ermässigungen in einzelnen Fällen geringfügige Erhöhungen enthalten wird. Letztere werden im Allgemeinen in Eilgut die Höhe von 0,10 ℳ, in Stückgutklasse I und II von 0,03 ℳ und im Uebrigen von 0,02 ℳ pro 100 kg nicht übersteigen. Ueber den Termin der Ausgabe des neuen Tarifs erfolgt noch besondere Bekanntmachung. Auskunft über die Höhe der künftigen Frachtsätze wird auf schriftliche Anfrage von unserm Verkehrsbüreau am hiesigen Böhmischen Bahnhofe schon jetzt ertheilt.

Dresden, am 14. Februar 1884. (448)

Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. ab tritt Nachtrag XI zu Theil II des Verbands-Gütertarifs in Kraft, welcher Aenderungen der Specialbestimmungen zum Betriebs-Reglement enthält.

Erfurt, den 9. Februar 1884. (449)

Kgl. Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die im **Hannover-Bayerischen Eisenbahn-Verbande** seit dem 1. Mai 1883 im Verkehr zwischen den Stationen Hösbach, Karlstadt, Kitzingen, Laufach und Marktbreit einerseits und Stationen der Eisenbahn-Directions-Bezirke Hannover und Frankfurt a. M. andererseits für den Transport von gebranntem Kalk gültigen Ausnahme-Tarifsätze erfahren vom 1. April d. J. an insofern eine Aenderung, als für diejenigen Relationen, welche von der Auf-

gabe- bis zur Bestimmungs-Station nicht mehr als 100 km entfernt sind, die Taxen um 0,01 bis 0,04 ℳ pro 100 kg erhöht werden. Bis zur Herausgabe der Nachträge IV zu Heft No. 1 und III zu Heft No. 3, welche die bezüglichen Frachtsätze nachweisen werden, ertheilt unser Tarif- und Reclamations-Büreau auf Anfragen Auskunft. (450)

Hannover, den 14. Februar 1884.
Kgl. Eisenbahn-Direction,
auch Namens der übrigen Verbands-Verwaltungen.

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Für den Güter-Verkehr zwischen der Station Meerholz des Directionsbezirks Frankfurt a. M. und der Station Dürkheim a. H. der Pfälzischen Eisenbahnen sind directe Frachtsätze in Kraft getreten.

Frankfurt a M., den 14. Februar 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Kgl. Eisenbahn-Direction. (451)

Grosshl. Badische Staatseisenbahnen. Im Uebernahmetarif für den Bayerisch-Oesterreichischen Verkehr nach Mannheim transit und Ludwigshafen transit vom 10. November 1883 wird der Frachtsatz des Ausnahmetarifs No. 21 (für Schmalz, Schweinefett, Talg und fette Oele) zwischen Wien und Mannheim transit sowie Ludwigshafen transit von 3,13 ℳ pro 100 kg mit Wirkung vom 10. d. M. auf Klosterneuburg und Nussdorf, Stationen der Kaiser Franz-Josefbahn, übertragen.

Karlsruhe, den 15. Februar 1884.
Generaldirection. (452)

Mit Gültigkeit vom heutigen Tage ab wird die Station Berlin (Görlitzer Bahnhof) mit directen Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 5 (für Roheisen etc.) in den Staatsbahn - Verkehr **Köln (rechtsrheinisch)-Berlin** aufgenommen. Das Nähere ist in unserem hiesigen Geschäftslocale zu erfahren. (453)

Köln, den 13. Februar 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Kgl. Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Im directen Güterverkehr mit der Oels-Gnesener Eisenbahn loco und transito werden die Umwegsrouten Jarotschin-Gnesen-Posen, Oels-Jarotschin-Gnesen resp. Kreuzburg - Oels - Jarotschin - Gnesen und vice versa vom 1. April d. J. ab als Instradirungsrouten beseitigt. Sofern Seitens der Versender nach diesem Zeitpunkte gleichwohl derartige Routenvorschriften gegeben werden sollten, würde statt der directen, die Abfertigung von Bahn zu Bahn zu den höheren Sätzen der Umwegsroute erfolgen.

Breslau, den 17. Februar 1884. (454)
Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahnen, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Weichsel-Eisenbahnverband. Der Artikel „Oelkuchen“ wird von sogleich mit den für Getreide (Geldcolonne 1) giltigen Frachtsätzen in den Special-Exporttarif sowie in den Nachtrag I zu demselben für den Transport von Getreide u. s. w. von Stationen der Moskau-Kursk Bahn nach Danzig und Neufahrwasser, giltig vom 6./18. April bezw. 1./13. September 1883, aufgenommen.

Danzig, den 14. Februar 1884. (455 J)
Die Direction
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der Verbandverwaltungen.

Oberhessische Eisenbahnen. Mit dem 1. April d. J. tritt der **Hessisch-Rheinisch-Westfälische Vieh-** etc. Tarif vom 1. März 1880, soweit derselbe für den Verkehr der Oberhessischen Stationen und Stationen der Strecke Gerstungen - Guntershausen noch Gültigkeit besitzt, Mangels Frequenz ausser Kraft.

Giessen, den 12. Februar 1884. (456)
Grossherzogliche Direction.

Nordostsee-Hannover-Thüringischer Verbands-Güter-Verkehr. Die durch Tarif-Nachtrag XII eingeführten Ausnahmesätze für Sprit und Spiritus zum See-Export zwischen den diesseitigen Stationen Gera-Plagwitz-Lindenau und Zeitz einerseits und Hamburg St. B. andererseits gelten vom heutigen Tage ab auch für Hamburg B. H.

Erfurt, den 16. Februar 1884 (457)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Schlesisch-Rheinischer und Schlesisch-Niedersächsischer Verband. Die für die Stationen Altwasser, Breslau, Waldenburg i./Schl. des Directionsbezirks Berlin einerseits und die Stationen Altmorschen, Beiseförth, Guxhagen, Hönebach, Melsungen, Rotenburg des Directionsbezirks Erfurt andererseits, sowie die für die Station Glogau der Oberschlesischen Eisenbahn einerseits und die Stationen Hönebach, Rotenburg, Grossbeeren, Lichterfelde, Luckenwalde, Ludwigsfelde, Trebbin des Directionsbezirks Erfurt andererseits, ferner die für die Stationen Hönebach und Rotenburg einerseits und Chorzow, Kattowitz, Beuthen, Tarnowitz, Königshütte, Schoppinitz und Sosnowice in den Staatsbahntarifen Berlin-Erfurt bezw. Breslau-Erfurt bestehenden Sätze gelten fortan auch für die bezüglichen Concurrenzstationen der Rechte-Oder-Ufer- und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn mit der Massgabe, dass die in einigen Relationen hierdurch eintretenden Erhöhungen der Tarifsätze erst vom 25. März cr. ab zur Anwendung kommen.

Erfurt, den 13. Februar 1884. (458)
Königliche Eisenbahn - Direction, Namens der betheiligten Verwaltungen in Vertretung der geschäftsführenden Directionen.

Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. Zu unserm **Local-Gütertarif** vom 1. Mai 1882 ist ein vom 15. Februar cr. ab gültiger Nachtrag XI erschienen, durch welchen ein Ausnahmetarif für Langholz zur Einführung gelangt.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen.

Altona, den 17. Februar 1884. (459)
Die Direction.

Mit dem 1. April 1884 gelangt zu den Tarifheften No. I vom 1. April 1880 und vom 1. Juni 1881 für den **Englisch - Südwestdeutschen Verkehr** ein Ergänzungsblatt zur Ausgabe, durch welches die directe Expedition für solche Güter, welche auf 1 cbm weniger als 175 kg wiegen, aber unter den sperrigen Gegenständen nicht aufgeführt sind, aufgehoben wird.

Strassburg, den 15. Februar 1884. (460)
Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Vom 1. April cr. neuen Styls ab wird im **Südwestrussisch - Norddeutschen Verbande** in der Richtung von Deutschland nach Russland die Erhebung von Nachnahmen einschliesslich der den Privatspediteuren für die Zollbereinigung und Zollauslagen zustehenden Beträge auf Sendungen, welche aus leicht entzündbaren Stoffen bestehen, ausgeschlossen.

Bromberg, den 14. Februar 1884. (461 J)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der Verband-Verwaltungen.

Am 1. März cr. tritt zum **Localtarif** des diesseitigen Bezirks für die Beförderung von Gütern der II. und zum Localtarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren der III. Nachtrag in Kraft.

Nachtrag II zum Gütertarif enthält ausser Bestimmungen und Frachtsätzen, welche im Instructionswege bereits eingeführt und im einzelnen Falle bekannt gemacht sind, Aenderungen der Specialbestimmung zu § 57 des Betriebs-Reglements und der Nomenclatur des Ausnahmetarifs B. für Getreide, Bestimmungen über die Abfertigungs-Befugnisse einzelner Stationen und der Haltestellen, Aenderungen des Kilometerzeigers, insbesondere Ermässigung der Entfernungen von den Stationen der Strecke Sagan-Breslau nach Berlin Schlesischer Bahnhof, Aufhebung des Getreide - Ausnahmefrachtsatzes Berlin Schlesischer Bahnhof-Lebus und mehrerer Ausnahmetarifsätze für Braunkohlen und Briquets.

Nachtrag III zum Vieh- etc. Tarif enthält ausser bereits eingeführten Bestimmungen noch eine Aenderung bezw. Ergänzung der allgemeinen Zusatzbestimmungen zu § 35 und 43 des Betriebs-Reglements und der Tarifvorschriften für nicht auf eigenen Rädern laufende Fahrzeuge.

Exemplare des Nachtrags II und III sind kostenfrei bei den Stationen unseres Bezirks und bei dem Auskunftsbüreau Stadtbahnhof Alexanderplatz zu haben.

Berlin, den 15. Februar 1884. (462)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 20. d. M. treten für **Steinkohlentransporte** in Ladungen von mindestens 10 000 kg von Morgenroth, Ruda, Wolfganggrube, Schmiederschacht, Lythandragrube und Brandenburggrube nach Zawadzki und Sandowitz neue ermässigte Frachtsätze in Kraft, über welche die Güterexpeditionen auf den genannten Stationen auf Verlangen Auskunft ertheilen.

Breslau, den 18. Februar 1884. (463)
Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.
Direction der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn-Gesellschaft.

Deutsch - Oesterreichischer Eisenbahnverband. Mit 1. März l. J. tritt Nachtrag XXIV zu Theil II und III des Deutsch-Oesterreichischen Verbandtarifes in Kraft.

Derselbe enthält anderweitige Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Eisen und Stahl (roh, alt, gebrochen etc.); Erweiterung des Ausnahmetarifs für den Transport von Packpapier, Ausnahmetarif für den Transport von Chromkali im Verkehre mit den Wiener Bahnhöfen; Ausnahmetarif für den Transport von Roheisen und Alteisen im Verkehre mit Pilsen und für Pilé - Zucker im Verkeher mit Brüx.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich. (464 RM)

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Erste K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft. K. K. Bosnabahn. Mit 10. Februar l. J. gelangt ein

Nachtrag II

zu dem vom 1. Januar 1883 giltigen Tarif für den directen Eilgut- und Frachtgut-Verkehr via Steinbrück-Sissek zwischen Stationen der K. K. Bosnabahn einerseits und den Stationen Wien S. B. und Wien (Matzleinsdorf) andererseits, sowie zwischen Stationen der K. K. Bosnabahn einerseits und den Stationen Triest und Fiume andererseits zur Einführung.

Derselbe betrifft:

A. Ausnahmetarif für Güter aller Art bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief resp. pro Frachtbrief.

B. Neue Sätze für die Relationen Triest und Fiume nach Stationen der K. K. Bosnabahn unter gleichzeitiger Aufhebung der bisher bestandenen directen Frachtsätze sub II.

Exemplare des zur Einführung gelangenden Nachtrages II können im Wege der Verbandstationen, dann bei den commerciellen Abtheilungen der Verbandbahnen und bei der Betriebsdirection der Südbahn in Budapest käuflich bezogen werden.

Wien, am 29. Januar 1884. (465)
Die Verbandverwaltungen.

Kaiser Franz-Josefbahn. Mit 1. März 1884 tritt der Nachtrag X zu dem Localtarife der K. K. priv. Kaiser Franz-Josefbahn in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält:

Neue, respect. theilweise geänderte Stationstarife für die Stationen Klosterneuburg und Prag.

Exemplare dieses Nachtrages können sowohl in den Stationen als auch im commerc. Bureau der Generaldirection bezogen werden.

Wien, im Februar 1884. (466)

Die Generaldirection.

IV. Submissionen.

Submission von Producten, Droguerien, Glas- und Farbenwaaren, Oele und Fettwaaren etc.

Die Lieferung der pro 1884/85 in den diesseitigen Werkstätten erforderlichen nachstehenden Materialien, als: Bimstein, Bleiweiss, Borax, Caput mortuum, Colophonium, Diamantfarbe, Glas, blausaures Kali, Kienruss, Schlemmkreide, Asphalt-, Dammara- und Eichenholz-Lack, Leim, Mennige, Ocker, Pappe, Salmiak, Salmiakgeist, Salzsäure, Sammetschwarz, Sand-Papier, Schellack, Schmirgel, Schmirgel-Leinen, Schwämme, Schwefelaether, Seifensteinpackung, Spiritus, Terebine, Silberglätte, Terpentinöl, Umbra, Wachs, Zinkweiss und Zinnoberroth soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden.

Offerten hierauf sind unter der Aufschrift:

„Submissions-Offerte auf Werksatts-Materialien, Gruppe VI"

bis zum 29. Februar 1884, Vormittags 10 Uhr, verschlossen und portofrei an das diesseitige Materialien-Büreau hier, Fürstenwallstrasse No. 10, einzureichen, bei welchem auch die Bedarfs-Nachweisung und Bedingungen eingesehen und gegen Franco-Einsendung von 75 ₰ bezogen werden können.

Magdeburg, den 14. Februar 1884.

Königl. Eisenbahn-Direction. (467)

Die Lieferung von 8000 Stück Harzfackeln soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden.

Die Lieferungs-Bedingungen liegen im Materialien-Büreau hier, Fürstenwallstr. 10 zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen Erstattung von 40 ₰ Copialien bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift „Submission auf Harzfackeln" bis zum 3. März cr. Vormittags 11 Uhr frankirt an das obenbezeichnete Büreau einzusenden.

Magdeburg, den 13. Februar 1884.

Königl. Eisenbahn-Direction. (468)

V. Vacanzen.

Gesucht:

ein **Werkmeister** für eine rot. 120 km lange Secundärbahn mit 10 Betriebslocomotiven und Werkstattsanlage für kleinere Reparaturen. In den Meldungen, welchen Zeugnissabschriften und kurze Darstellung des Lebenslaufes beizufügen sind, sind die Gehaltsansprüche anzugeben.

Centralverwaltung für Secundärbahnen:

Herrmann Bachstein,

Berlin, Grossbeerenstr. 89. (469)

VI. Concurrenz-Ausschreiben.

Die im December 1883 zusammengetretene Generalconferenz der Vertreter sämmtlicher Russischer Eisenbahnen hat beschlossen, für die Ausarbeitung eines Entwurfs zur Einrichtung Russischer Güterwagen für den Transport des Getreides in loser Schüttung eine Concurrenz auszuschreiben. Für die besten Entwürfe, welche allen Concurrenz-Bedingungen entsprechen, wird eine der nachstehenden Prämien ausgezahlt werden:

1. Prämie . . . . 3 000 Rubel,
2. „ . . . . 2 000 „
3. „ . . . . 500 „

Die Entwürfe sind spätestens zum 1./13. October 1884 in St. Petersburg einzureichen. Diejenigen, die sich an der Concurrenz zu betheiligen wünschen, werden ersucht, sich an Herrn F. Feldmann, Geschäftsführer der Generalconferenz der Russischen Eisenbahnen, zu wenden, der ihnen sofort franco per Post die ausführlichen Bedingungen der Concurrenz nebst der Zeichnung eines normalen Russischen Güterwagens zusenden wird. Adresse des Geschäftsführers: St. Petersburg, Platz des Alexander-Theaters No. 7. (470 RM)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 16. **Zeitung des Vereins** 1884.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.
Sammtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem [illegible]

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 23. Februar 1884.

Communalsteuer-Gesetzentwurf.

Dem Abgeordnetenhause ist am 19. d. M. der „Entwurf eines Gesetzes, betreffend Ergänzung und Abänderung einiger Bestimmungen über Erhebung der auf das Einkommen gelegten directen Communal-Abgaben“ zugegangen. Derselbe hat folgenden Worlaut:

„Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preussen etc., verordnen für den Umfang der Monarchie, mit Ausschluss der Hohenzollern'schen Lande, unter Zustimmung beider Häuser des Landtages, was folgt:

A. Gemeindebesteuerung des Einkommens der juristischen Personen etc. und Forensen.

§ 1. Actiengesellschaften, Commanditgesellschaften auf Actien, Berggewerkschaften, eingetragene Genossenschaften, deren Geschäftsbetrieb über den Kreis ihrer Mitglieder hinausgeht und juristische Personen, insbesondere auch Gemeinden und weitere Communalverbände unterliegen in Gemeinden, in welchen sie Grundbesitz haben, Pachtungen, stehende Gewerbe, Eisenbahnen oder Bergbau betreiben, hinsichtlich des aus diesen Quellen fliessenden Einkommens den auf das Einkommen gelegten Gemeindeabgaben. Bis zur anderweitigen Regelung der Heranziehung des Staatsfiscus zu den auf das Einkommen gelegten Gemeindeabgaben in Verbindung mit der Ueberweisung von Grund- und Gebäudesteuer an die Communalverbände unterliegt der Staatsfiscus diesen Abgaben bezüglich des Einkommens aus den von ihm betriebenen Gewerbe-, Eisenbahn- und Bergbauunternehmungen, sowie den Domänen und Forsten. Der im Absatz 1 gedachten Abgabepflicht unterliegen auch physische Personen, welche in Gemeinden, ohne daselbst einen Wohnsitz zu haben, oder sich länger als drei Monate aufhalten, Grundbesitz haben, Pachtungen, stehende Gewerbe, Eisenbahnen oder ausserhalb einer Gewerkschaft Bergbau betreiben (Forensen).

§ 2. Ein die Abgabepflicht nach § 1 begründender Pacht-, Gewerbe- oder Bergbaubetrieb ist in den Gemeinden anzunehmen, in welchen sich der Sitz, eine Zweigniederlassung, eine Betriebs- oder Verkaufsstätte oder eine solche Agentur des Unternehmens befindet, welche ermächtigt ist, Rechtsgeschäfte im Namen und für Rechnung des Inhabers beziehungsweise der Gesellschaft selbstständig abzuschliessen. Der Eisenbahnbetrieb unterliegt der Abgabepflicht in den Gemeinden, in welchen sich der Sitz der Verwaltung (beziehungsweise einer Staatsbahn-Verwaltungsbehörde), eine Station oder eine für sich bestehende Betriebsstätte befindet. Jeder abgabepflichtige Grundstückscomplex des Staatsfiscus, sowie jede abgabepflichtige Unternehmung desselben gilt in Beziehung auf die Abgabepflicht als selbstständige abgabepflichtige Person. Was als selbstständige gewerbliche oder Bergbauunternehmung des Staatsfiscus zu betrachten ist, setzt die zuständige obere Verwaltungsbehörde fest.

§ 3. Bei Ermittelung des jährlichen Reineinkommens ist, sofern sich nicht aus den §§ 4—6 ein Anderes ergiebt, nach den für die Einschätzung zur Staatseinkommensteuer geltenden Grundsätzen zu verfahren. Bezüglich des Reineinkommens aus Bergbauunternehmungen gilt dies mit der Massgabe, dass die der jährlichen Verringerung der Substanz entsprechenden Abschreibungen zu den Ausgaben gerechnet werden. Die Vorstände der abgabepflichtigen Gesellschaften und Unternehmungen sind verpflichtet, den abgabeberechtigten Gemeinden auf Verlangen über die Höhe des Jahresgewinnes die erforderliche Auskunft zu geben. Insoweit eine Einschätzung zur Staatseinkommensteuer stattzufinden hat, ist das Ergebniss derselben für die Gemeindebesteuerung massgebend.

§ 4. Als Reineinkommen der Privateisenbahn-Unternehmungen gilt der nach Vorschrift der Gesetze vom 30. Mai 1853 (Gesetzsamml. S. 449) und 16. März 1867 (Gesetzsamml. S. 465) behufs Erhebung der Eisenbahnabgabe für jede derselben ermittelte (beziehungsweise zu ermittelnde) Ueberschuss abzüglich der Eisenbahnabgabe — mit der Massgabe, dass bei der Berechnung nach dem Gesetze vom 16. März 1867 die zur Verzinsung und planmässigen Tilgung der etwa gemachten Anleihen erforderlichen Beträge als Ausgabe mit in Anrechnung gebracht werden dürfen. Die sich darnach ergebenden abgabepflichtigen Beträge sind von den Staatsaufsichtsbehörden alljährlich durch Resolut endgiltig festzustellen und öffentlich bekannt zu machen.

§ 5. Die gesammten Staats- und für Rechnung des Staats verwalteten Eisenbahnen sind als eine abgabepflichtige Unternehmung anzusehen. Als Reineinkommen gilt der rechnungsmässige Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben mit der Massgabe, dass unter die Ausgaben eine 3½procentige Verzinsung des Anlage- beziehungsweise Erwerbscapitals nach der amtlichen Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen zu übernehmen ist. Der sich darnach ergebende abgabepflichtige Gesammtbetrag ist durch Resolut des Ressortministers alljährlich endgiltig festzustellen und öffentlich bekannt zu machen.

§ 6. Das Reineinkommen aus fiscalischen Domainen und Forsten ist für die einzelnen Liegenschaften aus dem Grundsteuerreinertrage nach dem Verhältniss zu berechnen, in welchem der in der betreffenden Provinz aus den Domainen- und Forstgrundstücken erzielte etatsmässige Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben unter Berücksichtigung der auf denselben ruhenden Verbindlichkeiten und Verwaltungskosten zum Grundsteuerreinertrage steht.

Das Verhältniss ist durch Resolut des Ressortministers alljährlich endgültig festzustellen und öffentlich bekannt zu machen.

B. Vermeidung von Doppelbesteuerungen.

§ 7. Die Vertheilung des der Einkommensbesteuerung nach § 1 unterliegenden Einkommens aus einem sich über mehrere Gemeinden erstreckenden Gewerbe-, Bergbau- oder Eisenbahnbetriebe erfolgt, insofern nicht zwischen den betheiligten Gemeinden und dem Abgabepflichtigen ein anderweiter Vertheilungsmassstab vereinbart ist, in der Weise, dass:

a) bei Versicherungs-, Bank- und Creditgeschäften derjenigen Gemeinde, in welcher die Leitung des Gesammtbetriebes stattfindet, der zehnte Theil jenes Einkommens vorab überwiesen, dagegen der Ueberrest nach Verhältniss der in den einzelnen Gemeinden erzielten Bruttoeinnahmen vertheilt,

b) in den übrigen Fällen das Verhältniss der in den einzelnen Gemeinden erwachsenen Ausgaben an Gehältern und Löhnen einschliesslich der Tantièmen des Verwaltungs- und Betriebspersonals zu Grunde gelegt wird. Erstreckt sich eine Betriebsstätte, Station etc., innerhalb deren Ausgaben an Gehältern und Löhnen erwachsen, über den Bezirk mehrerer Gemeinden, so kommen die verausgabten Beträge für die einzelnen Gemeinden nach dem Verhältniss desjenigen Flächenraums in Rechnung, welchen die betreffende Betriebsstätte, Station etc. in jeder dieser Gemeinden einnimmt.

§ 8. Die Ermittelung der in dem § 7 gedachten Ausgaben an Löhnen und Gehältern beziehungsweise der Bruttoeinnahmen der Versicherungs-, Bank- und Creditgeschäfte erfolgt in dreijährigem Durchschnitt nach Einsicht eines der abgabeberechtigten Gemeinden von dem Unternehmer beziehungsweise Gesellschaftsvorstande jährlich mitzutheilenden Vertheilungsplans. Derselbe ist bezüglich der Staatseisenbahnen (§ 5) für jeden Directionsbezirk besonders aufzustellen.

§ 9. Bei Einschätzung der nach § 1 Absatz 3 abgabepflichtigen Personen zur Einkommensbesteuerung in ihren Wohnsitzgemeinden ist derjenige Theil des Gesammteinkommens, welcher aus ausserhalb des Gemeindebezirks belegenem Grundeigenthum oder ausserhalb des Gemeindebezirks stattfindendem Pacht-, Gewerbe-, Eisenbahn- beziehungsweise Bergbaubetriebe fliesst, ausser Berechnung zu lassen.

§ 10. Personen, welche wegen eines mehrfachen Wohnsitzes oder eines den Zeitraum von drei Monaten übersteigenden Aufenthaltes in mehreren Gemeinden zu Einkommensteuern beizutragen verpflichtet sind, dürfen in jeder dieser Gemeinden nur von einem der Zahl derselben entsprechenden Bruchtheil ihres Gesammteinkommens herangezogen werden. Doch werden diejenigen Wohnsitzgemeinden, in welchen der Abgabepflichtige beziehungsweise seine Familie sich im Laufe des vorangegangenen Jahres überhaupt nicht oder kürzere Zeit als zwei Monate aufgehalten haben, hierbei nicht mitgezählt.

C. Steuerdomicil der Beamten.

§ 11. Der Schlusssatz des § 8 des Gesetzes vom 11. Juli 1822 (Gesetzsamml. S. 184), sowie der auf diesen Schlusssatz bezügliche Theil der Allerhöchsten Cabinetsordre vom 14. Mai 1832 (Gesetzsamml. S. 145) und der § 8 der Verordnung vom 23. September 1867 (Gesetzsamml. S. 1648) treten ausser Kraft.

D. Allgemeine Bestimmungen.

§ 12. Insoweit juristische Personen, Gesellschaften etc. zur Entrichtung der in den Kreisen beziehungsweise Provinzen vom Einkommen erhobenen Abgaben verpflichtet sind, oder physische Personen in verschiedenen Kreisen, beziehungsweise Provinzen solchen Abgaben unterliegen, kommen bei Veranlagung derselben die Grundsätze der §§ 2 bis 10 gleichmässig zur Anwendung.

§ 13. Dieses Gesetz tritt mit dem .... in Kraft. Alle demselben entgegenstehenden Bestimmungen werden von diesem Zeitpunkte ab aufgehoben.

Insbesondere treten auch ausser Kraft das Regulativ wegen Unterhaltung der durch Staatswaldungen in der Provinz Westfalen und der Rheinprovinz führenden öffentlichen Wege vom 17. November 1841 und die Bestimmungen in § 8 des Gesetzes vom 20. December 1879, in § 9 des Gesetzes vom 14. Februar 1880 und in § 10 des Gesetzes vom 28. März 1882, insoweit sie die Erhebung von Gemeindeabgaben betreffen.

§ 14. Die Minister des Innern und der Finanzen sind mit der Ausführung dieses Gesetzes beauftragt.

Aus der Begründung des Gesetzentwurfes entnehmen wir folgende, die Eisenbahnen betreffenden Stellen.

§ 4. Bezüglich der Heranziehung der Privateisenbahn-Unternehmungen zu den Gemeindeabgaben kam in Frage, ob nicht den Gemeinden zu gestatten sein möchte, in gleicher Weise, wie zu den übrigen directen Staatssteuern auch zu der vom Staate erhobenen Eisenbahnabgabe Zuschläge zu erheben. Diese Frage hat jedoch verneint werden müssen, da die Eisenbahnabgabe wegen der Normirung der Sätze, namentlich wegen der bis zu $^1/_5$ des Reinertrages steigenden Progressivscala, welche in einem besonderen Verhältnisse des Staates zu den Eisenbahnunternehmungen ihre Begründung findet, sich zur Erhebung von Zuschlägen zu Gemeindezwecken nicht eignet. Dagegen ist Bestimmung getroffen worden, dass die amtlich zum Zwecke der Erhebung der Eisenbahnabgabe nach den Grundsätzen des Gesetzes vom 30. Mai 1853 (Gesetzsamml. S. 449) erfolgende Feststellung des Reinertrages einer Eisenbahnunternehmung auch für die Normirung des steuerpflichtigen Reinertrages bei der Communalbesteuerung derselben massgebend sein soll. Da jedoch für die nicht im Besitze des Staates oder inländischer Eisenbahngesellschaften befindlichen Eisenbahnunternehmungen die an den Staat zu zahlende Eisenbahnabgabe auf Grund der Bestimmungen des Gesetzes vom 16. März 1867 (Gesetzsamml. S. 465) nach etwas anderen Grundsätzen als nach dem Gesetze vom 30. Mai 1853 ermittelt wird, ein solcher Unterschied zwischen den im Besitze inländischer oder ausländischer Gesellschaften befindlichen Eisenbahnunternehmungen aber bei der Gemeindebesteuerung nicht gerechtfertigt sein würde, ist die Bestimmung nicht beigefügt worden, dass bei der Berechnung nach dem Gesetze vom 16. März 1867 entsprechend den Bestimmungen des Gesetzes vom 30. Mai 1853 die zur Verzinsung und planmässigen Tilgung der etwa gemachten Anleihen erforderlichen Beträge als Ausgabe mit in Ansatz gebracht werden können.

Auf diese Weise werden die bis jetzt vielfach hervorgetretenen Controversen über die Höhe des steuerpflichtigen Einkommens der betreffenden Eisenbahnunternehmungen definitiv beseitigt, und die weitläufigen Erörterungen über die Zulässigkeit oder Unzulässigkeit der Anrechnung der einen oder anderen Ausgabe in Zukunft vermieden. Diese Art der Feststellung des Reinertrages enthält allerdings gegenüber den bei der Ermittelung des steuerpflichtigen Jahresgewinnes von Actiengesellschaften etc. sonst zur Anwendung kommenden Grundsätzen insofern eine Begünstigung der betreffenden Eisenbahnunternehmungen, als bei derselben die Einlagen in den Reservefonds und die zur Amortisation der Schulden verwendeten Beträge von dem zur Besteuerung gelangenden Jahresgewinne mit abgerechnet werden. Doch compensirt sich bezüglich der Einlagen in den Reservefonds die Abrechnung grösstentheils durch die Bestimmung der allegirten Gesetze, dass bei der Berechnung auch die aus dem Reservefonds zu bestreitenden Ausgaben ausser Berechnung bleiben, und wird im Uebrigen die fragliche Begünstigung ihre innere Rechtfertigung in den grossen Vortheilen finden, welche die Eisenbahnen fast ohne Ausnahme den Gemeinden, in denen sich der Sitz des Unternehmens oder eine Station befindet, unmittelbar oder mittelbar zuführen.

Durch die am Schlusse des § 4 und ebenso der §§ 5 und 6 vorgesehenen Resolute soll lediglich ein sich aus feststehenden Zahlen rechnungsmässig ergebendes Facit von competenter Stelle der Staatsverwaltung aus constatirt werden. Zur Offenhaltung von Rechtsmitteln gegen diese Resolute liegt ein Bedürfniss nicht vor.

§ 5. Die Berechnung des abgabepflichtigen Ertrages der Staatsbahnen sollte nach den früheren Vorlagen der seitherigen Praxis gemäss auf der Grundlage stattfinden, dass jeder der Verwaltung einer besonderen Königlichen Direction unterstellte Bahncomplex als eine selbstständige Unternehmung des Staatsfiscus anzusehen sei.

Statt dessen ist nunmehr beabsichtigt, die gesammten Staatseisenbahnen als eine abgabenpflichtige Unternehmung zu betrachten. Es erscheint diese Aenderung nicht allein dem eigentlichen Wesen der Sache entsprechend, sondern namentlich auch im Interesse der steuerberechtigten Gemeinden geboten. Denn da die Begrenzung der einzelnen Königlichen Directionsbezirke nach den sich vom Standpunkte der inneren Verwaltung ergebenden wechselnden Rücksichten jederzeitiger Abänderung unterworfen ist, so ergiebt sich, dass die an diese Bezirke geknüpften Besteuerungsgrundlagen stets den erheblichsten, mit den Voraussetzungen eines geordneten Gemeindehaushalts nicht wohl vereinbarten Schwankungen ausgesetzt bleiben.

Bei Ermittelung des Ueberschusses der Einnahmen über die Ausgaben sollte das für die Staatseisenbahnen aufgewandte Anlage- (beziehungsweise Erwerbs-) Capital nach den früheren Vorlagen mit einem dem Durchschnittszins der productiven Staatsanleihen entsprechenden Zinsertrage von 4½ pCt. als Ausgabe in Rechnung gebracht werden. In der nunmehrigen Vorlage ist dagegen der abzuziehende Zins auf 3½ pCt. ermässigt

worden. Diese Aenderung findet zum Theil ihre Begründung in dem Umstande, dass auch der Durchschnittszins der Staatsschuld inzwischen eine Verminderung erfahren hat; des Weiteren war dafür die Absicht bestimmend, den Gesammtbetrag des bisher von den Gemeinden zu den Gemeindesteuern herangezogenen Reineinkommens der Staatsbahnen nicht nur nicht zu verringern, sondern vielmehr mit Rücksicht auf die Erweiterung des Kreises der steuerberechtigten Gemeinden zu erhöhen. Eine Ermässigung des abzugsfähigen Zinses auf 3 pCt., welche bei Berathung des letzten Gesetzentwurfs von der betreffenden Commission des Abgeordnetenhauses vorgeschlagen worden war, erschien nach den Betriebsergebnissen der Staatsbahnen weder erforderlich, noch angängig.

§ 7. Der Mangel an bestimmten gesetzlich feststehenden Grundsätzen für Vertheilung des abgabepflichtigen Gesammteinkommens aus einem sich über mehrere Gemeinden erstreckenden gewerblichen (beziehungsweise Bergbau- und Eisenbahn-) Betriebe hat sich in der Praxis als ein sehr fühlbarer Uebelstand herausgestellt. Die zur Ausfüllung dieser Lücken gepflogenen eingehenden Erörterungen, bei denen man sich freilich von vornherein nicht verhehlen durfte, dass Vertheilungskriterien, welche für alle Fälle völlig zutreffen, bei der grossen Verschiedenheit der thatsächlichen Voraussetzungen überhaupt nicht aufgefunden werden können, haben zu dem Ergebniss geführt, dass principaliter eine gütliche Vereinbarung zwischen den verschiedenen Gemeinden und den Steuerpflichtigen ins Auge zu fassen sei, in Ermangelung einer solchen Vereinbarung aber es sich vorzugsweise empfehle, den Gesammtreingewinn auf die einzelnen Gemeinden:

a) bei Versicherungs-, Bank- und Creditgeschäften nach Abzug eines Präcipualbetrages von 10 pCt. für diejenige Gemeinde, in welcher die Leitung des Gesammtgewerbebetriebes erfolgt, nach Verhältniss der in den einzelnen Gemeinden erzielten Bruttoeinnahmen,
b) bei allen sonstigen gewerblichen Betrieben, Bergbau- und Eisenbahnunternehmungen nach Verhältniss der in den einzelnen Gemeinden erwachsenen Ausgaben an Gehältern und Löhnen einschliesslich der Tantièmen des Verwaltungs- und Betriebspersonals,

zu vertheilen.

Zu b) Bei den sonstigen gewerblichen Unternehmungen und dem Bergbaubetriebe vermag die erzielte Bruttoeinnahme einen geeigneten Massstab nicht abzugeben, da dieselbe nur an der Verkaufsstätte erzielt wird, und in den Fabriketablissements, Hüttenwerken etc., wo die Production und Verarbeitung erfolgt, Einnahmen überhaupt nicht oder nur in geringem Betrage vorzukommen pflegen. Es ist hierbei zur Erwägung gekommen, ob es sich nicht empfehlen möchte, für diese Unternehmungen das Verhältniss der regelmässig erwachsenden Betriebsausgaben als Vertheilungsmassstab festzusetzen. Dabei musste jedoch sofort die Frage aufgeworfen werden, ob auch die Kosten der Beschaffung von Roh- und Hilfsstoffen, ferner die Miethe beziehungsweise der Miethswerth der Gewerbsräume zu den regelmässigen Betriebskosten zu rechnen seien. Diese Frage würde nicht füglich bejaht werden können, da namentlich bei Fabriketablissements hierdurch oft die grössten Ungleichmässigkeiten in der Vertheilung des Reinertrages auf die verschiedenen Fabrikationsstätten entstehen würden. Wird aber diese Frage verneint, werden die vorbezeichneten Kosten zu den eigentlichen Betriebsausgaben nicht mitgerechnet, so bleiben im Wesentlichen nur die an die Angestellten und Arbeiter gezahlten Gehälter und Löhne einschliesslich der Tantièmen des Verwaltungs- und Betriebspersonals übrig. Dieser letztere Massstab hat aber auch damals als der zutreffendste anerkannt werden müssen, weil derselbe dem Verhältnisse am Meisten entspricht, in welchem der betreffenden Gemeinde Ausgaben durch den Gewerbebetrieb zu erwachsen pflegen.

Der Massstab für Vertheilung des abgabepflichtigen Reingewinnes der Eisenbahnen wird nach seitheriger Praxis aus den Bruttoeinnahmen des innern Verkehrs entnommen. Doch haben sich hierbei namentlich mit Rücksicht auf den Transitverkehr, die Betheiligung der Uebergangsstationen etc. die erheblichsten Bedenken herausgestellt. Unter den sonst möglichen Berechnungsweisen möchte die in England bei Vertheilung der Kirchspieltaxen bezw. der Communalarmensteuer stattfindende, nach der Bruttoeinnahme an Transportgebühr für die über die Strecke gegangenen Transporte nach Abzug der Betriebskosten etc. vielleicht den annähernd richtigsten Massstab abgeben; es erscheint indess dessen Anwendung insbesondere mit Rücksicht auf die Verschiedenheit des Tarifsystems in Deutschland nicht thunlich. Es ist unter diesen Umständen bei sorgfältiger Prüfung für zweckmässig erachtet worden, auch bei den Eisenbahnen auf die verhältnissmässig einfache Vertheilung nach den Bruttoausgaben an Gehältern und Löhnen zurückzugehen, zumal diese Vertheilung auch bei den Eisenbahn-Unternehmungen in der Regel dem Verhältnisse am Meisten entsprechen wird, in welchem die Beamten und Arbeiter der Eisenbahn an den Gemeideeinrichtungen Theil nehmen.

Wenn die Anwendung dieses neuen Massstabes allerdings das bisherige Theilnahmeverhältniss der einzelnen Gemeinden nicht unerheblich verschiebt, so wird doch anzuerkennen sein, dass eben durch diese Verschiebung wesentlich rationellere als die bisherigen Verhältnisse herbeigeführt werden.

Hierbei ist zu bemerken, dass hinsichtlich der Beamten einschliesslich des Fahrpersonals das amtliche Domicil derselben, hinsichtlich der Arbeiter aber der Ort ihrer Thätigkeit das massgebende Kriterium für die Anrechnung der Gehälter und Löhne bildet und die Löhne der Arbeiter an der freien Strecke ausser Ansatz bleiben müssen.

Zum Gesetzentwurf, betreffend die Herstellung von Bahnen localer Bedeutung im Königreich Bayern.

(Schluss aus No. 15.)

6. Erlangen-Forth-Gräfenberg.

Diese Bahn zweigt am südlichen Ende des Bahnhofes Erlangen von der Bayerischen Süd-Nordbahn ab, umfährt unter Niveauüberkreuzung der Nürnberg-Erlanger Staatsstrasse den südöstlichen Stadttheil von Erlangen und mündet an der Ostseite der Stadt am Zollhaus in die Districtsstrasse von Erlangen nach Gräfenberg ein. Von da ab bleibt die Bahn auf der rechten Seite des Strassenkörpers bis zum Dorfe Buckenhof, welches auf selbstständigem Bahnkörper umfahren werden muss, nachdem die Krümmungs- und Gefällsverhältnisse der Ortsstrasse eine Benutzung derselben nicht gestatten. — Ausserhalb des Ortes mündet die Bahnlinie sofort wieder in die Districtsstrasse ein, überschreitet mittelst der bestehenden Strassenbrücken, welche genügende Breite bieten, das Schwabachthal und bleibt nun, das Dorf Uttenreuth durchfahrend, auf der Districtsstrasse bis zum Dorfe Weiher, welches wegen der ungünstigen Strassenverhältnisse eine separate Bahnführung nothwendig macht. Am östlichen Ende dieses Dorfes sucht die Bahn gleich wieder die Strasse zu gewinnen und benutzt dieselbe nach theilweiser Verbreiterung als Unterlage bis kurz vor Neunkirchen mit Ausnahme einiger kleinen für die Bahnführung nicht geeigneten Strecken. Da die örtlichen Verhältnisse die von den Bewohnern Neunkirchen's angestrebte Führung der Bahn durch den Markt mit Benutzung der Ortsstrasse nicht gestatten, so muss dieselbe auf eigenem Bahnkörper geführt werden, wobei jedoch möglichste Annäherung an den Marktflecken zu erreichen gesucht wurde.

Auch von hier bis Kleinsendelbach muss die Bahn mit Ausnahme einer kurzen Strecke ihren eigenen Bahnkörper erhalten, gewinnt an diesem Orte aber wieder die Strasse, durchfährt auf derselben die Ortschaft Steinbach und überschreitet sodann, den Umweg der in horizontaler Beziehung sehr ungünstig tracirten Strasse vermeidend, wiederum auf selbstständigem Bahnkörper zum zweiten Male das Schwabachthal um Brand, welches mit Benutzung der Ortsstrasse mitten durchfahren wird, und Eschenau zu erreichen, wobei mit Ausnahme des kurzen Stückes Ortsstrasse in Brand eine Benutzung der bestehenden Strasse wegen zu ungünstiger Verhältnisse ausgeschlossen bleibt. Bei Eschenau kamen zwei Varianten in Betracht, von welchen die eine den Markt Eschenau der ganzen Länge nach durchzieht und die andere denselben nördlich umgeht. — Nachdem vergleichende Berechnungen die letztere Bahnführung als die vortheilhaftere erscheinen liessen, so wurde die Variante mit Umgehung des Ortes auf selbstständigem Bahnkörper in das Project aufgenommen. Am östlichen Ende des Marktes gewinnt die Bahn die von Nürnberg nach Gräfenberg führende Staatsstrasse und benutzt dieselbe mit Ausnahme einer kurzen für die Bahnführung nicht geeigneten Stelle als Unterlage bis kurz vor dem Orte Forth, woselbst sie die Staatsstrasse verlässt und östlich abbiegt, um in die daselbst an der linken Seite des Schwabachthales situirte Station Forth einzumünden.

Die Theilstrecke von Forth bis Gräfenberg geht von der Haltestelle Forth in nordöstlicher Richtung ab, umgeht die Ortschaft Forth, überschreitet einen kleinen Zufluss der Schwabach und zieht sich am linksseitigen Ufer der letzteren hinauf gegen Weidenbühl, gewinnt kurz vor diesem Weiler die Staatsstrasse und lehnt sich nun an dieselbe an, muss sie aber gleich hinter Weidenbühl nach Ueberschreitung des Rüsselbaches wieder verlassen, da die Steigungsverhältnisse zu ungünstig sind.

In der Nähe von Weidenbühl ist für den Ort Stöckach eine Personenhaltestelle angenommen.

Bei der Eichenmühle trifft die Bahn wieder mit der Strasse zusammen und bleibt nun mit derselben, aus dem Schwabachthal abbiegend, auf ihr bis zum nördlichen Ende von Mitteldorf, welches mitten durchfahren wird.

Vor Mitteldorf, in der Nähe von Igensdorf, ist für den aus dem oberen Schwabachthal kommenden Verkehr eine Haltestelle Igensdorf mit Güterabfertigung vorgesehen.

Von Mitteldorf ab verlässt die Bahn wieder die Strasse und biegt östlich gegen Weisennohe ab, woselbst eine Haltestelle angelegt werden kann um sodann an dem linksseitigen Gehänge des Fischbachthales, eines Seitenthales der Schwabach, gegen

Gräfenberg mit der Maximalsteigung von 25‰ = 1 : 40 anzusteigen und in der unmittelbar vor Gräfenberg hart neben der Nürnberg-Gräfenberger Staatsstrasse situirten Endstation Gräfenberg ihren Abschluss zu finden.

Stationen und Haltepunkte ab Erlangen: Buckenhof PH 4,6, Uttenreuth PGH 6,5, Weiher PH 8,4, Dormitz PGH 9,8, Neunkirchen 12,2, Kleinsendelbach PH 14,7, Brand PGH 17,4, Eschenau PGH 19,1, Forth PGH 21,7, Stöckach PH 24,1, Igensdorf PGH 25,4, Weisenohe PH 27,0, Gräfenberg 28,5 km.

7. Bahn von Roth nach Greding mit normaler Spurweite.

Die normalspurige Bahn zweigt am südlichen Ende der Station Roth von der Ingolstadt-Nürnberger Bahnlinie ab, wendet sich sofort östlich und übersetzt in einer nahezu einen Halbkreis beschreibenden Curve das Rednitzthal, zieht sich hart an der Stadt Roth vorbei am linken Rothufer, theilweise der nach Hilpoltstein führenden Districtsstrasse folgend nach Eckersmühlen, überschreitet daselbst die Roth und lehnt sich nun an die Districtsstrasse an, welcher sie der Hauptsache nach bis Hilpoltstein folgt. Von Hilpoltstein ab bewegt sich die Bahn auf dem kürzesten Wege gegen Heideck, wobei dieselbe die kleine Röden, den Miebach und sodann die grosse Röden übersetzt, biegt bei der Seiboldsmühle, circa 1,5 km von Heideck entfernt, scharf westlich ab, überschreitet den Altbach und zieht sich nun am rechten Ufer desselben gegen Tiefenbach, um von da, die Höhe nordöstlich von Tiefenbach in der Richtung gegen Eysölden umgehend, zur Wasserscheide zwischen der hinteren Schwarzach und der Rednitz und damit auch zwischen Donau und Rhein bei Steinl anzusteigen, diese daselbst zu überschreiten und sich sodann gegen Alfershausen in das Thal der Thalach herabzusenken.

Nach Ueberschreitung dieses Seitenflüsschens der Schwarzach bleibt die Bahn an dessen rechtem Ufer und führt über Thalmässing, Gross- und Klein-Höbing in das Thal der hinteren Schwarzach, an dessen rechtseitigem Gehänge sie sich bis Greding fortbewegt, um hier in der am rechten Schwarzachufer hart an der Districtsstrasse situirten Endstation ihren Abschluss zu finden.

Ausser der Endstation Greding sind noch Zwischenstationen für Hilpoltstein und Thalmässing in Aussicht genommen. — Am rechten Rednitzufer in unmittelbarer Nähe der Stadt Roth soll noch eine Haltestelle mit Güterabfertigung für diese Stadt errichtet werden, und sind solche Haltestellen weiter vorgesehen für Eckersmühlen, Eysölden, Heideck und Höbing, während für Unterrödel und Alfershausen je eine Personenhaltestelle projectirt ist.

Die Endstation Greding ist so situirt, dass die vielleicht ziemlich ferne liegende Möglichkeit einer späteren Weiterführung der Bahn bis Kinding oder Kipfenberg offen bleibt.

Stationen bezw. Haltestellen von Roth ab: Eckersmühlen PGH 4,0, Hilpoltstein 9,0, Unterrödel PH 14,3, Heideck PGH 17,3, Eysölden PGH 21,5, Alfershausen PH 24,5, Thalmässing 27,7, Höbing PGH 33,7, Greding 39,4 km.

8. Bahn von Feucht nach Wendelstein mit normaler Spurweite.

Die projectirte Localbahn zweigt am nordwestlichen Ende der Station Feucht von der Regensburg-Nürnberger Bahn ab und nimmt sofort nach scharfer Wendung die directe Richtung nach dem südwestlich gelegenen Markte Wendelstein, welche sie bis zur Einmündung in die hart am Donau-Main-Canale gegenüber Wendelstein und in nächster Nähe der hauptsächlichsten Steinbrüche situirten Endstationen beibehält. Die Bahn durchschneidet von Feucht bis Röthenbach den Staatsforst und zieht sich dann an der Grenze der Staatswaldungen bis zur Station Wendelstein fort. Die Länge der ganzen Linie von Mitte zu Mitte der Betriebshauptgebäude in Feucht und Wendelstein beträgt 5,38 km, während die Luftlinie 5,05 km lang, wonach der Umweg ganz unerheblich ist.

An Stationen ist ausser der Endstation in Wendelstein nur noch eine Haltestelle mit Güterabfertigung für Röthenbach vorgesehen, welche aber nur dann zur Ausführung kommen soll, wenn die Gemeinde die Verpflichtung der Herstellung und Unterhaltung einer Zufuhrstrasse zu derselben anerkennt und übernimmt, was sie bis jetzt verweigert hat.

9. Bahn von Eichstätt-Bahnhof nach Eichstätt-Stadt mit 1 m Spurweite.

Am nordwestlichen Ende der Station Eichstätt zweigt die Linie von der Ingolstadt-Treuchtlinger Bahn ab und wendet sich sofort in einer Curve mit 60 m Radius nordöstlich, um die 7 m breite Districtsstrasse zu erreichen, deren rechte Seite ihr nun bis zum Ende des Dorfes Wasserzell auf 1 300 m Länge als Unterlage dient. — Gleich hinter dem Dorfe Wasserzell verlässt die Bahnlinie die Districtsstrasse, welche wegen ihrer ungünstigen Verticalprojection vorerst nicht weiter benützt werden konnte und zieht sich auf eigenen Bahnkörper am Rande eines Hanges hin; gewinnt dann wieder die Districtsstrasse und lehnt sich an deren linke Seite bis zum sogenannten Steghause an, da ihre Breite von nur 5,5 m im Mittel zur vollen Aufnahme der Bahn nicht ausreicht.

Beim Steghaus, woselbst eine Personenhaltestelle für das gegenüberliegende Rebdorf projectirt ist, übersetzt die Bahn bei der Unmöglichkeit einer weiteren Verfolgung der von hier stark ansteigenden Districtsstrasse mittelst einer 8 m weiten Brücke den Hofmühlgraben und zieht sich nun auf einem natürlichen Damme zwischen diesem und der Altmühl fort bis zur Hofmühle. Dieses ausgedehnte Anwesen, welches den Weg zwischen dem steilen Berg, auf welchem die Willibalds-Burg steht, und der Altmühl fast völlig versperrt, lässt gerade noch einen 5—6 m breiten Streifen zwischen dem sogenannten Freiwasser und den Gebäulichkeiten frei, welcher allein für die Bahnführung benützt werden kann, ja die Bahnführung nach Eichstätt überhaupt erst ermöglicht, ohne dass allzu bedeutende Opfer zu bringen sind.

Gleich nachdem die Bahn die Hofmühle passirt hat, tritt sie wieder auf die andere Seite des Hofmühlgrabens und lehnt sich nun wieder an die nur 5 bis 6 m breite Districtsstrasse an, welcher sie bis zur Einmündung derselben bei der sogenannten Schlagbrücke in die von Weissenburg kommende Staatsstrasse folgt, um nun die letztere, welche genügende Breite hat, bis kurz vor der Endstation Eichstätt als Bahnkörper mit zu benutzen. — Kurz vor Eichstätt überschreitet die Bahn das Freiwasser mittels einer 25 m weiten Fachwerksbrücke und mündet in den auf den Wiesen zwischen Freiwasser und Altmühl unmittelbar hinter der Spitalvorstadt situirten Stadtbahnhof Eichstätt ein.

Ausser der Endstation ist noch eine Station bei der sogenannten Schlagbrücke vorgesehen, welche ebenso wie Anfangs- und Endstationen mit der Einrichtung zum Ueberführen der normalspurigen Hauptbahnwagen versehen werden soll und hauptsächlich als Lager- und Ladeplatz für die in der Nähe befindlichen Kalksteinbrüche und für die gleichfalls hierher ihre Zufuhr besitzenden, auf den westlichen Höhen gelegenen Kalkplättchenbrüche zu dienen hätte, welche zusammen zur Zeit jährlich circa 4 000 t Steine zur Verladung im Bahnhofe Eichstätt liefern.

Im Uebrigen sind noch einfache Personenhaltestellen, welche nur durch Tafeln als solche bezeichnet werden sollen, für den Hofmühl-Keller, einen Ausflugsort der Eichstätter Bevölkerung, sowie für Rebdorf und Wasserzell in Aussicht genommen.

10. Bahn von Neustadt a/S. nach Bischofsheim mit normaler Spurweite.

Die gedrückte wirthschaftliche Lage des Rhöngebietes, welche zeitweise schon zu einem förmlichen Nothstand sich gestaltet hat, ist hervorgerufen durch das rauhe Klima des Rhöngebirges und durch den Umstand, dass die von der Natur gebotenen Erwerbsquellen in Folge des Mangels entsprechender Verkehrswege verschlossen sind. Durch Anlage dieses Schienenweges soll nun einem der bedürftigsten Theile des Rhöngebietes die Möglichkeit geboten werden, für seine Naturproducte, insbesondere für die bei Bischofsheim vorkommende Braunkohle, für Basalt und Holz Absatz zu finden, und dadurch ein Mittel zur Hebung des Wohlstandes zu gewinnen.

Die normalspurig projectirte Localbahn zweigt am nördlichen Ende der Station Neustadt a/S. von der Schweinfurt-Meininger Bahnlinie ab und wendet sich sofort mit scharfer Curve nach Westen, kreuzt hierauf die nach Bischofsheim und nach Mellrichstadt führende Staatsstrasse, umgeht das Dorf Brendlorenzen nördlich und mündet sodann unmittelbar hinter diesem Orte in die Bischofsheimer Staatsstrasse ein, welcher sie nun mit wenigen Abweichungen folgt.

Da die Staatsstrasse den Ort Brendlorenzen, welcher aus zwei langgestreckten Theilen besteht, auf ca. 1 200 m Länge durchzieht und die Strasse ausreichende Breite für die Bahnführung bieten würde, so war letztere anfänglich durch die Ortschaft beabsichtigt, um möglichst wenig Boden der Cultur zu entziehen und die Grunderwerbungskosten möglichst zu reduciren.

Indessen hat man beim Widerspruch der Ortseinwohner gegen die Bahntrace durch das Dorf eine Umgehung des Ortes projectirt, ebenso aus gleichem Grunde des Ortes Schönau.

Die Ortschaft Wegfurt muss dagegen durchfahren werden, da ein Umgehen derselben mit zu grossen Schwierigkeiten und Kosten verbunden sein würde. In ihrem Verlaufe ist die Strasse durch die Ortschaft Unterweissenbrunn so stark gekrümmt, dass es nöthig wird, die Bahn auf der nördlichen Seite des Dorfes ca. 1¼ km lang auf selbstständigem Bahnkörper zu führen.

Die Endstation Bischofsheim wurde nördlich der Staatsstrasse zwischen dem Schiesshause und der Stadt situirt, um einen eventuellen späteren Anschluss von Verbindungsbahnen von den Bauersberger Kohlenbergwerken und den Basaltlagern her zu ermöglichen.

Die Länge der Localbahn beträgt von Mitte zu Mitte der Betriebshauptgebäude der Stationen Neustadt a/S. und Bischofsheim 19,15 km, während die Luftlinie 17,0 km beträgt.

Ausser den Endstationen Bischofsheim sind noch Haltestellen mit Güterabfertigung vorgesehen für die Orte Schönau,

Wegfurt und Unterweissenbrunn, dagegen sind bei Schweinhof und Kollertshof nur Personenhaltestellen in Aussicht genommen.

11. Bahn von Landsberg nach Schongau mit normaler Spurweite.

Die Localbahn von Landsberg nach Schongau bildet eine Fortsetzung der von Kaufering abzweigenden Sackbahn nach Landsberg, welche zur Zeit gemeinschaftlich mit der Lechfeldbahn betrieben wird, und eröffnet daher der von der Bahn berührten Gegend sowohl die Verkehrsroute nach Augsburg, als nach München und ebenso, wenn auch mit einigem Umweg, nach Memmingen und Kempten-Lindau. Die Linie geht vom südlichen Ende des Bahnhofes Landsberg aus, überkreuzt die nach der Stadt Landsberg führende Staatsstrasse und wendet sich auf dem kürzesten Wege der nach Schongau führenden, durchschnittlich 6,5 m breiten Staatsstrasse zu, die nach entsprechender Verbreiterung bis Unterdiessen als Bahnkörper mitbenutzt werden soll. Hier verlässt die Bahn, um die seitlich gelegenen Ortschaften zu berühren, die Strasse, erreicht mit der Maximalsteigung von 20 ‰ = 1 : 50 die Höhe einer Terrainstufe und zieht sich nun, grossentheils bestehenden Feldwegen folgend, über Asch, Leeder und Denklingen bis Kinsau, von wo aus sie sich wieder an die Staatsstrasse anschliesst, welche aber bei einer Breite von nur 5 m als Unterlage für die Bahn nicht mehr benutzbar ist. — Letztere zieht sich daher hart neben der Strasse liegend hin bis auf die Höhe von Hohenfurch und senkt sich nun, die Strasse links liegen lassend, am Gehänge nach Hohenfurch herab, übersetzt zwischen Hohenfurch und Niederhofen die Schönach, ersteigt hierauf eine Terrainstufe und bewegt sich nun auf dem Plateau des Lechhochufers, sich möglichst dem Terrain anschmiegend, gegen Schongau fort. Kurz vor Schongau überkreuzt sie noch auf dem Hochplateau die Staatsstrasse und senkt sich hierauf an der östlich von Schongau befindlichen sogenannten hangenden Leithe herab an das Lechufer, um in der östlich von Schongau am Fusse des auf einem isolirten Kegel gelegenen Städtchens situirten Station Schongau ihren Abschluss zu finden.

Bei der Anlage der Endstation Schongau ist darauf Rücksicht genommen, dass eine eventuelle spätere Einführung eines schmalspurigen Kohlengeleises von dem bei Peiting ausmündenden Stollen des Peissenberger Kohlenbergwerkes leicht erfolgen kann.

Stationen bezw. Haltestellen ab Landsberg: Elligkofen PH 4,5 km, Unterdiessen PGH 7,7 km, Asch-Leeder PGH 12,3 km, Denklingen 15,5 km, Kinsau PGH 20,6 km, Hohenfurch PGH 24,2 km, Schongau 29 km.

12. Localbahn von Pasing nach Herschîng mit normaler Spurweite.

Die im Auftrage des Consortiums von einem Civiltechniker projectirte Localbahn von Pasing nach Hersching nimmt ihren Ausgangspunkt am westlichen Ende der Station Pasing zwischen der Starnberger und Lindauer Linie, legt sich an erstere bis zur Landsberger Strasse an, überschreitet letztere und hält sich an deren linken Seite mit Umgehung von Unterpfaffenhofen bis Wandelheim. — Hier wird die Strasse verlassen und es zieht sich die Linie über Glessheim und Geisenbrunn nach Argelsried, durchschneidet die dortigen Waldungen und erreicht in der Nähe von Weichselbaum die Districtsstrasse nach Seefeld. — Dieser folgt die Bahn bis zum Wesslinger See, lässt denselben rechts liegen, tritt in das Aubachthal und zieht sich am rechtsseitigen Gehänge desselben hin bis zum Pilsensee, dessen nördliches ziemlich steiles und stark welliges Ufer für die Bahnführung benützt werden muss.

Am Nordrand des Herschinger Mooses hinstreifend, erreicht sodann die Bahn die unweit von Hersching am Ammersee situirte Endstation.

Die Länge der Bahnlinie von Mitte des Hauptgebäudes in Pasing bis zum Ende der Station Hersching beträgt rund 30 km, der Minimalcurvenradius ist 300 m, die Maximalsteigung 10 ‰ = 1 : 100.

Die Erdarbeiten sind nicht bedeutend, grössere Kunstbauten kommen nicht vor. Stationen und Haltestellen sind vorgesehen für Freiham, Unterpfaffenhofen, Argelsried, Wessling, Seefeld und Hersching.

Die berechneten, auf Grund technischer Prüfung als zutreffend befundenen Baukosten betragen im Ganzen 1 350 000 *M.* oder pro Kilometer 45 000 *M.*

Im Eisenbahnausschuss der Abgeordnetenkammer veranlasste diese als Privatbahn projectirte Bahn Pasing-Hersching, welche eine directe Bahnverbindung Münchens mit dem Ammersee bilden würde, zu welcher der Staat eine Subvention von 300 000 *M.* gewähren soll, eine längere Debatte. Trotz der warmen Befürwortung durch den Minister v. Crailsheim wurde die Bahn mit allen gegen vier Stimmen abgelehnt. Art. 4 a des Gesetzenwurfs — die Frachtzuschläge betreffend — wurde nach dem Vorschlage der Regierung angenommen und das ganze Gesetz dann vom Ausschuss einstimmig genehmigt.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Aeusserungen des Oesterreichischen Handelsministers über die Anwendung des Localbahngesetzes und über den Entwurf eines neuen Tarifgesetzes.

Im Eisenbahnausschusse des Abgeordnetenhauses nahm Handelsminister v. Pino Anlass, sich in folgender Weise bei der Debatte über die Bahn Pöltschach-Rohitsch über das Localbahngesetz und über den jüngst besprochenen Tarifgesetzentwurf zu äussern. Der Minister sagte, er sei auch von der Wichtigkeit dieser Eisenbahn-Linie lebhaft durchdrungen, es sei aber bisher noch kein ernsthaftes Project vorgelegt oder irgend welche Beitragsleistung in rechtsverbindlicher Weise zugesagt worden; es sei ihm daher unmöglich, in Beziehung auf diese Bahn irgend welche Erklärungen abzugeben. Das Localbahngesetz aber gebe dem Lande Steiermark die Bedingungen an die Hand, unter denen etwas gethan werden könnte. Ueber den fraglichen Gesetzentwurf äusserte der Handelsminister sich sodann folgendermassen: Dem Antrage Schwab liege eine sehr wohlwollende Intention zu Grunde, und ich hätte dagegen nichts einzuwenden, wenn dadurch die angestrebte Absicht wirklich erreicht werden könnte. Ich kann letzteres aber nicht glauben, denn theilweise ist das, was der beantragte Gesetzentwurf enthält, viel zu wenig, namentlich die im Art. 1 Absatz 2 dem Handelsministerium eingeräumte Tarif-Genehmigung. Man müsste weiter gehen und dem Handelsministerium das Recht einräumen, die Tarife selbstständig festzusetzen. Das ist aber nicht möglich. Denn eine solche Bestimmung wäre bei den meisten nicht im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen wirkungslos, wie dies auch Artikel 5 des Gesetzentwurfes anerkennt, indem dort dem Handelsministerium erst Verhandlungen mit den Bahnen aufgetragen werden. Andere Bestimmungen des Gesetzentwurfes sind schon jetzt erreicht, wie die im Artikel 2 vorgesehene Berechnung der Länge nach Massgabe der Steigungsverhältnisse. Diese Bestimmung ist also überflüssig. Der Einfluss auf die Cartelle, die Publication der Refactien ist auch schon grösstentheils erreicht durch die Einwirkung der Regierung, welche für viele Bahnen massgebend ist. In anderen Fällen, wo concessionsmässige Rechte entgegenstehen, welche den Bahnen die freie Tarifirung einräumen, sind die beantragten Bestimmungen gleichfalls wirkungslos, da sie der Regierung bei jenen Bahnen, wo sie keine Einwirkung hat, nicht mehr Recht gewähren, als ihr schon jetzt zusteht. Ich bin übrigens bereit, mitzuwirken, damit etwas Zweckmässiges zu Stande kommt: durch den beantragten Gesetzentwurf würde nicht viel erreicht. Geht die Verstaatlichung vorwärts, so wird dadurch das, was hier gewünscht wird, viel besser durch den massgebenden Eisenbahnbesitz des Staates bewirkt werden. Als ein in dieser Hinsicht bemerkenswerthes Beispiel führe ich die Tarifherabsetzungen der Südbahn bezüglich des Personenverkehrs an, welche nur deswegen eingetreten sind, weil der Staatsbahnbetrieb mit solchen Tarifherabsetzungen vorgegangen ist, die grosse Privatbahn sich der Folgen nicht erwehren konnte und nach anderthalbjährigem Zögern dasselbe thun musste.

Der Oesterreichische Eisenbahn-Ausschuss über die Verstaatlichungs-Vorlage.

Dem am 17. d. M. erstatteten Bericht des Abgeordneten Hladik über die Vorlage, betreffend die Erwerbung der Franz-Josefbahn, der Rudolfbahn und Vorarlberger Bahn für den Staat, entnehmen wir die nachstehenden Ausführungen. In seinem allgemeinen Theile erörtert der Bericht zunächst die wirthschaftlichen Vorzüge des Staatsbahnwesens und führt dann aus:

Das Princip der Staatsbahnen könnte zu einer practischen Geltung nicht gelangen, wenn nicht alle Vorbedingungen erfüllt würden, welche ein solches System möglich machen. Dasselbe muss ein geschlossenes Ganzes bilden und darf daran kein Glied fehlen, welches, ausserhalb dieses Systems stehend, durch selbstständige Bewegungen hemmende Wirkungen hervorbringend, die angestrebten Erfolge beirren könnte. Nur durch die vollständige und naturgemässe Zusammenlegung aller zu einander gehörigen Glieder kann ein Körperbau erzielt werden, dessen Functionen sich gedeihlich gestalten; von einem abgerundeten und geschlossenen Eisenbahnnetze und den sich alsbald hieraus ergebenden anderweitigen Massnahmen wird sich auch die Erreichung des dringend gewordenen Endzweckes — des Vortheiles der Consumenten — erwarten lassen.

Der Eisenbahnausschuss hat bereits anlässlich der Behandlung des Gesetzentwurfes, betreffend die Verstaatlichung der Kaiserin Elisabethbahn, auf die wechselseitigen Verkehrsbeziehungen zwischen dieser Bahn und der Kronprinz Rudolfbahn hingewiesen und deren nothwendige Zusammengehörigkeit dargethan. Die seitdem erzielten Erfolge haben seine Voraussetzungen durchaus bestätigt. Dieselben lassen wohl keinen Zweifel darüber zu, dass die bis dahin in Folge der Concurrenzverhältnisse so schwer lebensfähig zu gestaltende Kronprinz Rudolfbahn aus ihrer unsicheren Position, welche sie zwischen der Actiengesellschaft als Besitzerin einerseits und der betriebsführenden Staatsverwaltung andererseits dermalen einnimmt, treten und in den

Besitz des Staates übergeführt werden müsse, in dessen Hand sich eine früher kaum erwartete Prosperität des Unternehmens sowohl in Hinsicht auf die bessere Entwicklung der Production, als auch hinsichtlich der sich günstiger gestaltenden finanziellen Ergebnisse nicht verkennen lässt, wie es die innerhalb einer kurzen Zeit erzielten Resultate des Staatsbetriebes auf dem durch die Zusammenlegung der staatlichen Betriebsverwaltungen der Kaiserin Elisabethbahn und Kronprinz Rudolfbahn, sowie einiger kleineren Bahnen gebildeten westlichen Staatsbahnnetze zur Genüge nachweisen. Aus diesen Resultaten (welche durch eine dem Berichte beigegebene Tabelle illustrirt werden) geht überhaupt hervor, dass die von der Wiederaufnahme des Staatseisenbahnbetriebes gehegten Erwartungen nicht nur in volkswirthschaftlicher, sondern auch in finanzieller Hinsicht gerechtfertigt erscheinen. Unbeschadet weitgehender, den Verkehrsbedürfnissen der Bevölkerung Rechnung tragender Tarifermässigungen im Personen- und Güterverkehre ist bei dem westlichen Staatsbetriebsnetze im Jahre 1883 nach approximativer Ermittlung trotz des bekannten grossen Ausfalles im Getreideexport, welcher im Vereine mit dem Hilfsroutenverkehre anlässlich der Hochwässer die abnorm hohen Einnahmen des Jahres 1882 erzeugte, und trotz der um 326 246 fl. 64 kr. für das Jahr 1883 höher bemessenen Steuer das Reinerträgniss im Vergleiche zum Jahre 1881 um etwa 1 600 000 fl. grösser geworden. Speciell für die Rudolfbahn ist demnach die, wenn auch nur provisorische Einbeziehung in den Staatsbetrieb von günstigem Erfolge begleitet gewesen.

Dieselben Erwägungen gelten auch von der Vorarlberger Bahn, welche anschliessend an die Arlbergbahn, dem südwestlichen Staatseisenbahnnetze überdies ein einheitliches Gepräge zu geben berufen ist.

So wie aber eine allein bestehende Bahn mit der Trace der Kronprinz Rudolfbahn den Ausbau der Linien der Kaiserin Elisabethbahn hervorrufen müsste, ebenso erscheint auch die Fortsetzung beider Bahnen bis an die nördlichen Grenzen des Reiches als zwingende Nothwendigkeit; ohne diese Fortsetzung könnte von einem Staatsbahnsystem kaum gesprochen werden und erschiene dasselbe nicht von jenem ganzen Werthe begleitet, welchen man diesem System mit Recht beilegt.

Als nächstes Object zur Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes ergiebt sich daher die Kaiser Franz-Josefbahn, welche, indem sie, von Wien ausgehend, die Verkehrs-Relationen zwischen dem Norden des Reiches und Triest in einer den Handels-Interessen zusagenden Weise zu vermitteln geeignet ist, von Budweis ab die Fortsetzung der im Staatsbetriebe befindlichen Linien nach Norden hinauf bildet, und an welche sich noch andere Linien fügen, bestimmt, das Staatsbahnnetz noch mehr zu erweitern, abzurunden und abzuschliessen.

Die Erwerbung dieser drei genannten Bahnen, nämlich der Kaiser Franz-Josefbahn, Kronprinz Rudolfbahn und der Vorarlberger Bahn, bildet nun den Gegenstand der Regierungsvorlage. Der Eisenbahnausschuss hatte, nachdem die Nothwendigkeit dieser Erwerbung ausser Frage gestellt war, nunmehr die Aufgabe, die Bedingungen zu prüfen, unter welchen die Erwerbung vorgenommen werden soll.

Der Bericht bespricht nun die Bedingungen der einzelnen Verstaatlichungs-Verträge. Im Eisenbahnausschusse wurden von Seite der Minorität vorzugsweise die folgenden Einwendungen erhoben: Der Einlösungspreis für die Franz-Josefbahn und die Rudolfbahn sei, bei ersterer insbesondere mit Rücksicht auf die voraussichtlichen Investitions-Auslagen, zu hoch bemessen, und falle hierbei auch die in Hinkunft steuer- und gebührenfreie Coupon-Einlösung und Tilgung ins Gewicht; die durch das Uebereinkommen mit der Franz-Josefbahn gewährte Einhaltung der vom Finanzministerium schon früher genehmigten Verloosungspläne der Actientitres, beziehungsweise der an ihre Stelle tretenden Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen hätte nicht zugesichert werden sollen. Der vorliegende Bericht bemüht sich nun, des Ausführlichen diese Einwendungen zu widerlegen, und vertritt neben der wirthschaftlichen auch die finanzielle Zweckmässigkeit der abgeschlossenen Verstaatlichungs-Verträge.

Das Abgeordnetenhaus beschloss sodann bei der ersten Berathung, nachdem der Handelsminister auf die Einwürfe Herbst's entgegnet hatte, in die Specialberathung der Vorlage, betreffend die Verstaatlichung der Franz-Josefbahn, der Rudolfbahn und der Vorarlberger Bahn einzutreten. Der Abg. Bareuther beantragte bei dieser Gelegenheit, die Regierung aufzufordern, wegen des Ankaufs der über die Oesterreichischen Grenze reichenden Strecken der Bayerischen Bahnen mit der Bayerischen Regierung in Verhandlung zu treten.

Nachtragscredit für die Arlbergbahn.

Die Regierungsvorlage, welche in Betreff des Mehrerfordernisses für den Bau der Arlbergbahn eingebracht wurde, lautet:

Artikel 1. Die durch das Gesetz vom 7. Mai 1880 bis zu dem Betrage von 35 600 000 fl. festgesetzten Baukosten der Arlbergbahn werden um 5 700 000 fl., sonach bis zu dem Betrage von 41 300 000 fl. erhöht.

Artikel 2 (Vollzugsclausel).

Zur Begründung des Mehrerfordernisses stützt sich die Regierung auf ein Gutachten von Fachmännern, welches diese in Folge Aufforderung der Regierung abgaben. Hiernach ist die Creditüberschreitung auf folgende Ursachen zurückzuführen: Dem ursprünglichen Baucredit-Voranschlage wurde die Annahme zu Grunde gelegt, dass der Tunnel nur auf 7 km Länge mit Mauerwerk zu versehen sei, der Rest unverkleidet bleiben würde; ferner wurde die Mauerquantität in einem solchen Masse veranschlagt, dass eventuell der ganze Tunnel mit einer durchschnittlichen Mauerstärke von 55 cm verkleidet werden konnte. Diese Annahmen trafen nicht zu, da sich das Gebirge im Tunnel ungünstiger zeigte, als die Geologen erwartet hatten. In Folge dieser ungünstigen Verhältnisse mussten statt des vorgesehenen Verkleidungs-Mauerwerkes Gewölbe mit einer Schlussstärke bis zu 120 cm und Widerlager bis zu 2 m Stärke zur Anwendung kommen, so dass die auszuführende Mauerwerkmasse fast das Zweieinhalbfache der vorgesehenen Menge beträgt und auch die Ausbruchsarbeiten um mehr als 20 pCt. vermehrt werden. Eine weitere Ursache der Kostenvermehrung bilden die im Bauvertrage begründeten und unerwartet hoch angewachsenen Prämien von 1 600 fl. (800 fl. für jede Seite) per Tag für die die vertragsmässige Leistung von 3,3 m übersteigenden Fortschritte in der Bohrung des Sohlstollens. Eine erhebliche Ueberschreitung ergab sich bei Herstellung der Einschnitte auf den offenen Zufahrtsstrecken. Es trat eine beträchtliche Vermehrung der Einschnittsmassen und gewisser kostspieliger Kunstbauten, dagegen eine bedeutende Verminderung der billigen trockenen Stütz- und Wandmauern und der Steinsätze ein. Dem präliminirten Umfange der Erd- und Felsbewegung von circa 1½ Millionen Kubikmetern steht das wirkliche Ausmass mit nahezu 2½ Millionen Kubikmetern gegenüber. In Folge der in den losen Einschnitten auftretenden Quellen sind weiter für mindestens 100 000 fl. mehr Entwässerungs-Arbeiten erforderlich geworden. Anstatt vier kleiner Tunnels von 430 m Gesammtlänge mussten in Wirklichkeit deren neun mit 1 095 m Gesammtlänge angelegt werden. An Viaducten endlich wuchsen acht Stück mit einer Gesammtlänge von circa 530 m und an Aquäducten und überwölbten Einschnitten zwölf Stück mit einer Mehrlänge von circa 300 m zu. Auch die Kosten der Grundeinlösung stellen sich höher als präliminirt wurde. Endlich ergaben sich Mehrkosten durch die Verstärkung des Oberbaues und durch die Anwendung von eisernen Querschwellen, sowie Mehrkosten bei der Anlage der Stationen Innsbruck und Bludenz. Für alle diese Mehrarbeiten und Mehrleistungen resultirt ein Erforderniss von 4 740 000 fl.; hierzu werden 960 000 fl. für „Unvorhergesehenes", d. h. für Mehrauslagen gefordert, welche zur Zeit der Erhebungen der Experten und der Bauleitungsorgane schon begründet waren, deren Ziffer aber noch nicht festgestellt war. Die bei den Vergebungen von Bauarbeiten und Lieferungen erzielten Ersparungen sind bereits berücksichtigt. Der Mehraufwand vertheilt sich folgendermassen: 600 000 fl. entfallen auf die Grundeinlösung, 1 200 000 fl. auf den Unterbau ohne Tunnel, 3 500 000 fl. auf den Arlbergtunnel und 400 000 fl. auf den Oberbau, die Wasserbeschaffungs-Anlagen und den Hochbau (Anschlussstationen). Vom Gesammtbetrage entfällt auf das Jahr 1883 die Summe von 470 000 fl. als thatsächliche Credit-Ueberschreitungen, welche bei Vorlage des Staats-Rechnungsabschlusses für dieses Jahr gerechtfertigt werden wird; auf das Jahr 1884 entfallen 4 400 000 fl., um welche der in den Staatsvoranschlag pro 1884 eingestellte Baucredit von 9 000 000 fl. für die Arlbergbahn zu erhöhen sein wird, während der Rest von 830 000 fl. sich auf die Abrechnungsjahre 1885 und (eventuell) 1886 vertheilen dürfte.

Siebenbürger Eisenbahn.

Nachdem die Generalversammlung der Siebenbürger Eisenbahn den Verkauf der Linien an den Staat beschlossen hat, wurde der Betrieb am 15. d. M. von der Direction der Ungarischen Staatseisenbahnen übernommen. Der „Pester Lloyd" erhält hierüber folgende Mittheilung: „Auf Grund des wegen Uebernahme und successiver Einlösung der Linien der Ersten Siebenbürger Bahn zwischen der Ungarischen Regierung und der Gesellschaft abgeschlossenen Vertrages und auf Grund Verordnung des Ungarischen Communicationsministers wird die Führung des Betriebes der Ersten Siebenbürger Eisenbahn am 15. Februar 1884 von der Direction der Ungarischen Staatseisenbahnen übernommen. In Folge dessen wird die Generaldirection der Ersten Siebenbürger Eisenbahn mit 15. Februar 1884 aufgelöst, resp. der Direction der Ungarischen Staatseisenbahnen einverleibt, an welche fernerhin alle auf den Betrieb der Ersten Siebenbürger Eisenbahn bezughabenden Correspondenzen zu richten sein werden. Die Tarife der Ersten Siebenbürger Eisenbahn bleiben vorläufig in Gültigkeit, und wird daher diese Bahn in Bezug auf Verrechnung, Anwendung der Tarife bis auf Weiteres gegenüber den übrigen von der Direction der Ungarischen Staatseisenbahnen verwalteten Linien als fremde Anschlussbahn betrachtet."

Entscheidung des Oesterreichischen obersten Gerichtshofes.

Die Betriebsdirection einer Eisenbahnunternehmung ist als solche nicht Vertreterin derselben; die gegen sie gerichtete, die Eisenbahnunternehmung betreffende Klage verfehlt die zu belangende Person und ist abzuweisen. Die Motive dieses sub Zahl 4243 ex 1882 erflossenen Urtheils lauten auszugsweise wie folgt: Die Eisenbahn-Betriebsdirection ist keine moralische Person im gesetzlichen Sinne, d. i. keine Vereinigung mehrerer physischen Personen zur Erreichung eines gemeinschaftlichen Zweckes. Sie kann daher weder Rechte erwerben, noch Verbindlichkeiten eingehen, noch kann ein gegen sie gefälltes Urtheil von einer Wirkung sein, weil ein solches wegen Abgang eines jeden Vermögens der Direction unexequirbar wäre. Die Betriebsdirection ist keineswegs eine Repräsentantin, Agentin oder Filiale der Eisenbahngesellschaft, sondern, wie schon der Name zeigt, ein technisches Organ derselben und daher zur Vertretung der Eisenbahngesellschaft gar nicht competent.

Bewilligung von Refactien und Reexpeditionen.

Zur Hebung des in Folge der Ausnahmetarife stagnirenden Krakauer Getreide-Exportgeschäfts beschlossen die Directionen der Carl-Ludwigbahn und der Nordbahn, den Krakauer Kaufleuten bei aus Russland bezogenen, zur Weiterbeförderung nach dem Auslande bestimmten Getreidetransporten Refactien und das Reexpeditionsrecht zu bewilligen, so dass jede für das Ausland bestimmte Getreidesendung in den Magazinen für die Dauer von 30 Tagen zur Weiterbeförderung abgelagert werden darf. Diese Verfügung hat in der Krakauer Handelswelt den besten Eindruck gemacht.

Vorträge im Oesterreichischen Eisenbahnclub.

Die im Laufe dieses Jahres gehaltenen 4 Vorträge in demselben betrafen meist Gegenstände, welche das Eisenbahnwesen unmittelbar berühren; der wichtigste derselben war der auch in dieser Zeitung erschienene Essay: „Verkehr und Gesellschaft" von Paul Dehn und der Vortrag über „die Bedeutung des Petroleums im Welthandel" von Lindheim. Erst am letzten Vortragabend besprach Centralinspector Schreiber der Czernowitzer Bahn die Betriebs- und Tarifsysteme, welcher Vortrag (wir werden denselben demnächst mittheilen) insbesondere wegen seiner Bevorzugung des Staatsbetriebes sowohl im Club selbst als auch in den Blättern die Kritik hervorrief. Wir lassen eine solche des „T. B." auszugsweise folgen:

Im Ganzen und Grossen können wir allerdings dem Vortrage nicht vollinhaltlich beistimmen, da der Vortragende nur der in Deutschland und Belgien erzielten günstigen Erfolge des Staatsbahnbetriebes erwähnte. Es ist doch so naheliegend, auch des gegentheiligen Resultates, welches nach dieser Richtung hin in Italien erzielt wurde, zu gedenken. Ausserdem sind ja, wie längst fachmännisch und statistisch hervorgehoben worden, in Deutschland wie in Belgien ganz andere Factoren massgebend, als bei uns. Das Eisenbahnwesen verlangt eben, wie schon Weber sagte, ein stark „individualisirtes" Gepräge, je nach den betreffenden Staats- und Reichsinteressen.

Trefflich waren hingegen die Bemerkungen des Vortragenden, dass das Staatsbahnsystem, wenn es eingeführt, gerade in Ländern, wo zwischen den einzelnen Völkern centrifugale Tendenzen bestehen, in Ländern, wo der Nationalitätenkampf existire, dazu berufen sei, die Reichsidee zu stärken und aufrecht zu halten. Eine Nationalisirung des Staatsbahnbetriebes bezeichnete der Redner, wie wir eingangs erwähnt, ein Anhänger des Staatsbahnsystems, nicht nur als Gefahr für das System als solches, sondern als eminente Gefahr für das Reich überhaupt. Redner sprach überdies die Ansicht aus, dass das Fortschreiten der Verstaatlichungsaction in Deutschland und Ungarn auch Oesterreich hierzu drängen müsse, wenn es nicht auf dem Gebiete der Handelspolitik empfindlich geschädigt werden wolle. Wenn sich auch hieran manche Bemerkung knüpfen liesse, so sei doch constatirt, dass die Hauptgrundzüge, welche der Vortragende bezüglich der Tariffrage entwickelte, die Art und Weise, wie er die Wichtigkeit richtiger Tarife für die ganze Handelspolitik eines Staates hervorhob, vollste Beachtung der massgebenden Kreise verdient. Insbesonders die aufgeworfene Frage: soll der Staat die Tarife vom Standpunkte des Erwerbsunternehmens, oder vom Standpunkte des reinen Gebührensystems (blos Vergütung der eigenen Kosten) feststellen? verdient eingehende Erwägung.

Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Eisenbahn.

Durch die innigere Vereinigung der Verwaltungen haben sich die Verhältnisse dieser beiden Bahnen derart geändert, dass sie eine anderweitige Regelung der bestehenden Vereinbarungen nothwendig machen. Zur theilweisen Anbahnung derselben sah sich, nach dem „N. W. T.", die Dux-Bodenbacher Eisenbahn veranlasst, vorläufig die bestehenden Vereinbarungen rücksichtlich der Verkehre zwischen den östlich von Komotau gelegenen Stationen der genannten Bahnen einerseits und Wien loco und transit Südosten, sowie Triest, Fiume etc. anderseits, soweit sich diese Verkehre via Komotau bewegen, ab 1. März 1884 halbjährig zu kündigen.

Galizische Carl-Ludwigbahn.

Die Generaldirection dieser Bahn zeigt an, dass die Einführung der Getreideverladung in losem Zustande (alla rinfusa) in Woloczyska vom 22. d. Mts. ab und in Radziwilow von demnächst beginnen kann. Die näheren Bedingungen, unter welchen diese Verladungsweise zu erfolgen hat, sind aus den officiellen Anzeigen dieser Nummer unserer Zeitung ersichtlich.

Ein Péage-Vertrag

zwischen der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn und der Kaschau-Oderberger Bahn ist rücksichtlich der Strecke Csacza-Sillein zu Stande gekommen. Derselbe lautet nach dem „W. Fr. Bl." auf die ganze Dauer der Concession. Beide Gesellschaften nehmen Theil an der $5^2/_{10}$ pCt. Verzinsung des Baucapitals (3 Millionen Gulden) nach Massgabe der zum Versandt gebrachten Mengen. Die durch das Péageverhältniss nothwendig gewordenen Zubauten fallen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahn zur Last; im Uebrigen werden diese ebenfalls in die Verzinsung einbezogen.

Mährische Grenzbahn.

Das Wiener Handelsgericht hat dem Antrage des Prioritätencurators zugestimmt, dass die beiden Prioritätencoupons des Jahres 1884 nur mit 4 fl. eingelöst werden und auf den Restbetrag Restcoupons ausgestellt werden.

Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Am 20. Februar d. J. ist die Localbahnstrecke Minkovic-Svolenoves, im Anschlusse an die bereits im Betriebe stehende Linie Kralup-Welwarn, mit den Stationen Volovic und Svolenoves für den öffentlichen Frachtenverkehr eröffnet worden.

Dux-Bodenbacher Eisenbahn.

Die zwischen den Stationen Görkau und Eisenberg gelegene Haltestelle „Neundorf-Kunnersdorf" wird am 1. März l. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Börsenbericht und Coursnotiz.

Eine starke Diversion vollzog sich nach dem „E. B." in den letzten Tagen auf dem Transportactien-Markte. Dieselbe betraf insbesondere Staatsbahn- (311,40), Elbethal-Actien (191,70) und überhaupt Böhmische Bahnen. Der Grund für die verschärfte Depression lag in den Minus-Ausweisen der letzten Wochen. Es ist bekannt, dass im vorigen Jahre bis zum März sehr beträchtliche Getreide-Ausfuhren stattfanden, während gegenwärtig der Getreide-Export stockt, so dass der Ausfall in den Einnahmen erklärlich erscheint. Indess muss bemerkt werden, dass im Monat März wieder eine annähernde Nivellirung der Einnahmen und damit auch eine ruhigere Coursbewegung der hier in Betracht kommenden Actien eintreten dürfte. Dafür waren aber Prioritäten, insbesondere der jungen Bahnen, sehr beliebt.

Klostergrab-Mulde.

Für diese unterm 23. December 1882 der K. K. priv. Prag-Duxer Bahn concessionirten 16 km lange Bahnlinie ist das Baucapital auf 3,5 Millionen Gulden veranschlagt. Mit dem Bau ist am 1. April 1883 begonnen und wird derselbe voraussichtlich am 1. October 1884 fertiggestellt werden.

Die Spurweite ist normal, der Unterbau eingeleisig und wurde für ein etwaiges 2. Geleise kein Terrain erworben.

Die Acquisition des Terrains ist bereits durchgeführt.

Die Bahn hat Bedeutung für den durchgehenden Verkehr, namentlich für die Kohlenausfuhr nach Deutschland durch den Anschluss an die Sächsischen Staatsbahnen.

Stationen werden errichtet ab Klostergrab in Eichwald 5,8 km, Ausweichstation Wasserscheide 12,35 km und Station Moldau (an der Grenze) 14,80 km.

Als Bauobjecte von besonderer technischer Schwierigkeit sind zu erwähnen: Viaducte: bei Klostergrab 15,3 m hoch, bei Hüttengrund 33,5 m hoch, und bei Niclasberg 30,7 m hoch, sodann der Hirschberg-Tunnel 300 m lang und der Wasserscheide-Tunnel 210 m lang, ausserdem mehrere bis 18 m hohe Dämme und Steinschlichtungen.

Bauleitender Techniker ist der Oberingenieur Georg Rupprecht, unter welchen die Ingenieure Adler, Arleth, Hula stehen. Bauunternehmung: Schön & Wessely.

Aus dem Deutschen Reich.

Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft.

In der am 18. d. M. in Hamburg abgehaltenen Sitzung des Ausschusses der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft wurde nach längerer Berathung der Beschluss gefasst, der am 31. März abzuhaltenden ausserordentlichen Generalversammlung der Berlin-

Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft die Annahme der Verstaatlichungs-Offerte von 16½ pCt. fester Rente und 10 pCt. Convertirungs-Prämie zu empfehlen.

Zu Commissarien für die Verhandlungen mit der Königlichen Staatsregierung über einzelne Abänderungen des Vertrages wurden nach der „Nat.-Z." gewählt: für Berlin Herr Ernst Mendelssohn-Bartholdy und Justizrath Leonhard; für Hamburg Herr Bankdirector Rauers und Kaufmann Berndes, und für Mecklenburg Herr Bürgermeister Floerke.

Die in der Generalversammlung vom 10. October 1883 beschlossenen Statutenänderungen sind nunmehr in das Handelsregister eingetragen.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

In das Handels-Register zu Breslau ist nunmehr auch die Eintragung des Verstaatlichungs-Vertrages, betr. die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn, erfolgt.

Posen-Creuzburg.

Die Direction der Posen-Creuzburger Bahn macht bekannt, dass in Gemässheit des § 3 des Verstaatlichungs-Vertrages am 1. März cr. die Auflösung der Gesellschaft erfolgt, welche damit in Liquidation tritt. Von dieser Zeit an übernimmt der Staat die Obligationen der Gesellschaft als Selbstschuldner, welche somit den Preussischen Staatspapieren gleich stehen.

Einführung von Erleichterungen für den Personenverkehr auf den jüngst verstaatlichten Bahnen.

Man schreibt der „Voss. Ztg.": „Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Directionen der neuen verstaatlichten Bahnen, Altona-Kieler, Breslau-Freiburger, Posen-Creuzburger und Rechte-Oder-Ufer-Bahn, angewiesen, dafür Sorge zu tragen, dass alsbald nach der Uebernahme der Bahnen die auf den älteren Staatsbahnen eingeführten Erleichterungen für den Personenverkehr, soweit nicht schon geschehen, zur Einführung gelangen. Es sind dieses besonders die Bestimmungen über die Gültigkeit der Retourbillets auf concurrirenden Routen, die Beförderung von Reisenden über Hilfsrouten bei verfehltem Zuganschluss, die Behandlung des Reisegepäcks bei Retourbillets, die Gewährung von Fahrpreisermässigungen an grössere Gesellschaften, zu Schülerfahrten und an Blinde, Taubstumme, unbemittelte Personen zum Besuche von Badeorten u. s. w. Wo auf den verstaatlichten Bahnen im einen oder anderen Falle günstigere Bestimmungen bestehen, sollen diese beibehalten werden."

Organisation der Preussischen Staatsbahnen.

Die „Nordd. A.-Z." vom 21. d. M. bringt folgende Berichtigung:

In einigen Blättern findet sich die Nachricht, es liege in der Absicht der Staatseisenbahn-Verwaltung, Veränderungen, insbesondere auch in dem Directionsbezirk Frankfurt a. M. vorzunehmen, von welchen die Strecken Sangerhausen-Berlin und Halle-Kassel abgetrennt und anderen Bezirken zugetheilt werden sollten; der Frankfurter Bezirk werde möglicher Weise ganz aufgelöst werden. Von derartigen, sowie von etwaigen sonstigen Aenderungen in der Abgrenzung des Bezirks der Königlichen Eisenbahndirectionen und Betriebsämter ist an massgebender Stelle, wie wir hören, nichts bekannt. Die durch die neuesten Verstaatlichungen bedingten, sowie einige sonstige Abänderungen der Verwaltungsbezirke der Staatsbahnen sind bekanntlich unter dem 25. v. M. amtlich veröffentlicht.

Preussische Staatseisenbahnen: Personalien.

Der Regierungs- und Baurath Schwabe ist zum Geheimen Regierungsrath ernannt worden. Dem Eisenbahnbau- und Betriebsinspector Dr. zur Nieden in Berlin ist die Stelle eines ständigen Hülfsarbeiters bei dem der Königlichen Eisenbahndirection Erfurt unterstellten Eisenbahn-Betriebsamte in Berlin vom 1. März cr. übertragen; der Eisenbahn-Maschineninspector Landgrebe zu Breslau ist mit der Wahrnehmung der Functionen eines Mitgliedes bei der dort zu errichtenden Königlichen Direction der Breslau-Freiburger Eisenbahn vom 1. März cr. commissarisch betraut; der Regierungsassessor Koerte zu Stettin ist behufs demnächstiger Wahrnehmung der Geschäfte eines ständigen Hülfsarbeiters bei dem für die Verwaltung der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn zu errichtenden Betriebsamte zu Breslau vom 20. Februar cr. nach Breslau und der Regierungsassessor Dr. Koch zu Cottbus behufs demnächstiger Wahrnehmung der Geschäfte eines ständigen Hülfsarbeiters bei dem für die Verwaltung der Posen-Creuzburger Eisenbahn zu errichtenden Betriebsamte zu Posen vom 20. Februar cr. nach Posen versetzt.

Aus der Berathung der Budget-Commission, betr. das Secundärbahn-Gesetz.

Bei Gelegenheit der Berathung des Secundärbahngesetzes in der Budget-Commission des Abgeordnetenhauses wurde eine Resolution eingebracht und zum Beschluss erhoben, welche die Staatsregierung auffordert, bei Concessionirung der Bahn Heide-Ribe, von welcher die genannte Vorlage ebenfalls handelt, und ebenso bei allen in Zukunft zu ertheilenden Concessionen die Interessen der Landesvertheidigung, betr. event. Legung des zweiten Geleises, zu wahren, damit sich die bei der Rhein-Nahe-Bahn gemachten Erfahrungen nicht wiederholen können.

Braunschweigische Bahnen.

Aus Braunschweig wird berichtet, es werde im nächsten Monat (19. März) ein ausserordentlicher Landtag einberufen werden, hauptsächlich zur Erledigung der Eisenbahnfragen. Die Verhandlungen zwischen der Braunschweigischen Regierung und der Preussischen seien zwar noch nicht zum vollen Abschluss gelangt, aber auf dem besten Wege dazu. Die Grundzüge des dem Abschluss nahen Vertrages sollen, wie verlautet, die sein, dass die Braunschweigische Bahn vollständig an Preussen übergeht und dass dagegen Preussen für die projectirten Secundärbahnen, wenn auch nicht ganz nach dem ursprünglichen Plane und mit gewissen Modificationen, die erforderliche Concession für das Preussische Gebiet ertheilt. Die Zustimmung der Braunschweigischen Landesversammlung wird als unzweifelhaft für jede einigermassen billige Lösung der Eisenbahnfrage angesehen.

Expressgutbeförderung.

Wie man der „Fr. Z." mittheilt, wird die vor einiger Zeit von der Hessischen Ludwigsbahn für den Bereich ihrer Linien eingeführte Expressgutbeförderung, welche nachher auch auf den Verkehr mit Stationen der Pfälzischen Bahn ausgedehnt worden ist, vom 15. d. M. ab weiter auf den Verkehr mit den Stationen der Badischen Staatseisenbahnen erstreckt werden.

Creuzthal-Hilchenbach.

Am 1. März 1884 wird (siehe vorige Nummer S. 205) die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt Altena unterstellte Bahnstrecke Creuzthal-Hilchenbach mit den Stationen Ferndorf, Dahlbruch und Hilchenbach für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privatdepeschen-Verkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, ferner die Haltestelle Stift-Keppel für den Personenverkehr eröffnet.

Pfälzische Eisenbahnen.

Der Regierungsdirector v. Jäger, Director der Pfälzischen Ludwigsbahn, ist am 19. d. M. im Alter von 70 Jahren plötzlich gestorben.

Die Priegnitzer Eisenbahn-Projecte.

Die „Nordd. Allg. Zeitung" theilt mit, dass nach einem Erlass des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten dem Vorsitzenden des Comités für Herstellung einer Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Perleberg über Pritzwalk nach Wittstock, dem Herrn Rittergutsbesitzer Gans Edler Herr zu Putlitz-Laaske, unterm 12. d. M. die Mittheilung geworden ist, dass er, im Einvernehmen mit dem Herrn Finanzminister, die von dem qu. Comité nachgesuchte Betheiligung des Staates an dem qu. Unternehmen durch Uebernahme von Actien im Betrage von 360 000 ℳ je zur Hälfte in Stamm- und in Stamm-Prioritäts-Actien unter der Bedingung befürworten werde, dass der Staatsregierung die Befugniss eingeräumt wird, bezüglich der fraglichen Bahn von dem Ankaufsrechte nach Massgabe der Bestimmungen des § 42 des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1883 schon nach Verlauf von 10 Jahren — den Beginn dieses Zeitraumes von dem Zeitpunkte der Betriebseröffnung an gerechnet — Gebrauch zu machen. Gleichzeitig wird das Comité veranlasst, sich über diese Bedingung und insbesondere über die Wahrscheinlichkeit der Annahme derselben durch die betreffenden Actienzeichner zu erklären. Auf Grund dieser Verfügung sind die sämmtlichen Comitémitglieder zur Beschlussfassung über die vom Herrn Minister gestellte Bedingung zum Sonnabend, den 16. d. M., Mittags 12 Uhr, nach Pritzwalk im Huth'schen Hotel eingeladen. So ist denn die Annahme berechtigt, dass noch im Laufe der gegenwärtigen Kammersession die qu. Vorlage dem Abgeordnetenhause zur Genehmigung unterbreitet und mit dem Bau noch im Laufe des gegenwärtigen Jahres begonnen werden wird.

Nach derselben Quelle soll man in massgebenden Kreisen auch dem zweiten Priegnitzer Eisenbahnprojecte, der Linie Mecklenburger Landesgrenze-Meyenburg-Pritzwalk-Kyritz-Neustadt a. D. freundlich gesinnt sein, was aus der Anwesenheit mehrerer höherer Berliner Beamten in Pritzwalk, die persönlich die Verhältnisse der Linie einer Prüfung unterwarfen, geschlossen wird.

Rinnethalbahn und Schwarzathalbahn-Project.

Das Comité für Erbauung einer Eisenbahn im Rinnethal hat, wie das „Leipz. Tgbl." berichtet, am 9. d. Mts. mit dem Comité des Schwarzathalbahn-Projects und Vertretern der Saalbahn-Gesellschaft eine Berathung in Blankenburg wegen der einzuschlagenden Schritte zur Verwirklichung der beiden Projecte

abgehalten. In derselben hat der Präsident der Saalbahn, Herr Mirus, die Erklärung abgegeben, dass die Saalbahn bereit ist, die Linien Blankenburg-Gehren und Blankenburg-Oelze (unteres Schwarzathal) zu erbauen, wenn ihr für erstere Linie der Grund und Boden frei überlassen und für die zweite Linie von der Schwarzburg-Rudolstädter Regierung das Bauterrain im Schwarzathal unentgeltlich abgetreten wird, auch die Interessenten des Schwarzathales 100 000 ℳ zum Baucapital zuschiessen. Wie weit nun diese Bedingungen erfüllt werden, bleibt abzuwarten.

Eisenbahn Hohenstein-Schöneck-Berent.

Laut ministerieller Anordnung soll der Bau der Theilstrecke von Hohenstein nach Sobbowitz der Hohenstein-Schöneck-Berenter Secundärbahn so beschleunigt werden, dass auf dieser der Betrieb schon im Herbst d. J. eröffnet werden kann.

Das Project eines Eisenbahn-Schiedsgerichts.

Nach verschiedenen Zeitungsnachrichten hat die Breslauer Handelskammer von Neuem die Errichtung eines Eisenbahn-Schiedsgerichts angeregt, welches eine oberste, mit Executivbefugnissen ausgestattete Behörde zur Begleichung aller zwischen den Eisenbahnbehörden und den Privaten entstehenden Tarifstreitigkeiten etc. bilden soll und eine Ergänzung und Fortbildung des Reichs-Eisenbahnamts sein soll. Ob dieses selbst künftig als ein solches Schiedsgericht fungiren soll, ist aus den bisherigen Mittheilungen nicht ersichtlich, die überhaupt etwas unklar sind. Denn ein oberster Eisenbahn-Gerichtshof kann nicht wohl ein Schiedsgericht sein, dieser Name lässt vielmehr auf ganz andere Functionen schliessen. Erst wenn der Bericht in extenso vorliegt, ist ein Urtheil über den Plan auszusprechen

Das ist freilich nicht zu leugnen, dass das Reichs-Eisenbahnamt einer Umgestaltung bedarf. Es ist eingerichtet und seine Functionen sind ihm zugewiesen zu einer Zeit, wo das Privat-Eisenbahnwesen überwog; heute ist dieses, von Secundärbahnen abgesehen, fast völlig beseitigt. Das macht eine Aenderung der Stellung der Reichs-Aufsichtsbehörde nöthig. Auf der einen Seite wird man ihre Aufgabe enger fassen können, da in vielen Beziehungen die Controle über Staatseisenbahnen den Landesbehörden bezw. den parlamentarischen Körperschaften überlassen bleiben kann, auf der anderen Seite aber wird es nothwendig, ihrer Autorität besondere Stützen zu geben, die ihr Kraft verleihen, den mächtigen Staatseisenbahnen gegenüber ihren Entscheidungen Geltung zu verschaffen. Vielleicht wäre beiden Rücksichten dadurch Rechnung getragen, dass man das Reichs-Eisenbahnamt nur auf Antrag einer Partei, sei es einer Eisenbahnverwaltung, oder sei es einer Privatperson, thätig werden, und dann in gerichtlichen Formen entscheiden lässt.

Bei solcher Umgestaltung würden vielleicht manche Functionen, z. B. die Aufstellung der Statistik, die natürlich sehr einzuschränkende Sammlung von Materialien zur Controlirung der Eisenbahnen im Tarif- und Fahrplanwesen, die Thätigkeit, welche das Amt zur Assistenz des Bundesrathes übt, und solche Aufsichtsrechte, welche im Interesse der Einheit des Eisenbahnwesens im Bau und Betriebe dem Reiche verbleiben müssen, entweder an andere Reichsbehörden abzutreten, oder einer eigenen Abtheilung des Reichs-Eisenbahnamtes zu überweisen sein, da eine Vermischung richterlicher und Aufsichtsbefugnisse nicht angängig ist.

Vorläufig wird freilich das Reich wohl noch mit anderen Aufgaben zu sehr belastet sein, als dass es an die Neuordnung der Reichsaufsicht über das Eisenbahnwesen herantreten könnte.

Cartell über Schienenlieferung.

Die Schienenfabriken sollen damit beschäftigt sein, ein ähnliches internationales Cartell über Schienenlieferungen abzuschliessen, wie solches für Deutschland bereits besteht. Börsengerüchte haben sogar schon den Abschluss gemeldet. Wenn die hieraus vermuthlich sich ergebende Erhöhung der Schienenpreise auf dem Weltmarkte unsere Deutschen Werke, die dann nicht mehr zu abnorm niedrigen Preisen nach dem Auslande zu liefern brauchten, veranlasste ihre Deutschen Preise, die diesen Ausfall ausgleichen müssen, zu ermässigen, so könnte das Cartell speciell von den grossen Staats-Eisenbahnverwaltungen nur gern gesehen werden.

Berlin-Leipzig.

Die Leipziger Geschäftsleute beklagen sich über die langsame Beförderung ihrer Berliner Correspondenz. Um den Klagen abzuhelfen, wird demnächst, wie der „Berl. Act." berichtet, der um 2 Uhr Nachm. dermalen in Leipzig abgehende, zur Zeit um 7 Uhr 10 Min. in Berlin ankommende Personenzug der Art in seiner Fahrt beschleunigt werden, dass er schon 5 Uhr 30 Min. hier anlangt, in welchem Falle die mit diesem Zug eintreffende Correspondenz noch am selben Abend ausgetragen wird.

Badische Eisenbahnen.

In der zweiten Badischen Kammer wurde bei der am 12. d. M. erfolgten Berathung des Berichts der Budget-Commission über das Budget der Eisenbahn-Betriebsverwaltung auf Antrag des Abg. v. Feder beschlossen, die bereits bestellte Commission zu beauftragen, auf Grund des vorgelegten Materials Bericht zu erstatten über die Zahl, den Umfang und die Ursachen der Eisenbahnunfälle im Jahre 1882/83, sowie die Erledigung derselben. Das sei durchaus kein Eingriff in die Rechte der Regierung. Nachdem sowohl Seitens des Abg. Kiefer und des Finanzministers Ellstätter zu diesem Antrag die Zustimmung ertheilt worden war, wird der Antrag v. Feder einstimmig angenommen. In der hierauf folgenden Generaldebatte ergriff das Wort Abg. Winterer (Constanz), um die Aufmerksamkeit der Regierung auf die im Sommer zu eröffnende Arlbergbahn zu richten. Die Verkehrswege nach Italien würden erweitert und speciell die Badenser Gegend nebst Constanz habe das grösste Interesse an diesem neuen Verkehrswege. Der Güterverkehr werde sich für Baden zweifelsohne heben, wie der Personenverkehr. Doch müsse Baden vor Allem darauf bedacht sein, die Lagerräume zu erweitern, es müsse ferner die Trajectverbindung vergrössert werden und die Tariffrage eine für Baden günstige Lösung finden. Was den Personenverkehr betreffe, so müsse die Regierung darauf bedacht sein, für passende Anschlüsse Sorge zu tragen und den Schiffsverkehr auf dem Bodensee einer grösseren Regelung entgegenzuführen. Generaldirector Eisenlohr versichert, dass die Regierung dieser Bahn die ernsteste Aufmerksamkeit zuwenden werde.

Abg. v. Feder sprach sich im weiteren Laufe der Discussion eingehend über die in der Verwaltung eingetretene Neuorganisation und insbesondere über den grösseren persönlichen Verkehr der Beamten in den verschiedenen Verwaltungszweigen, der einen einheitlichen Gedanken in die Verwaltung bringe, mit Anerkennung aus. Wenn er das Budget in seinen Einnahmen und Ausgaben vergleiche, so zeige sich immerhin ein erfreuliches Bild, über dem jetzt als trübe Wolke das Project des Canals von Strassburg nach Ludwigshafen, rechts- oder linksrheinisch schwebe, ein Project, das der Eisenbahnpolitik von grossem Nachtheil sei. Finanzminister Ellstätter erklärt, dass die Regierung dieses Project nur aus den Zeitungen kenne; über die Schädigung sei die Regierung sich sehr wohl im Klaren, sie habe deshalb durchaus keinen Grund, ein solches Project zu fördern. Was die Organisation betreffe, so habe die Regierung einen grossen Werth auf die Abgrenzung des Betriebs- und Localdienstes gelegt; gerade in dieser Frage hätten die Unglücksfälle von Heidelberg und Hugstetten beherzigenswerthe Winke gegeben. Dem Eisenbahnpersonal müsse er das Zeugniss grosser Gewissenhaftigkeit ausstellen. Leider seien die Unglücksfälle dahin fructificirt worden, die Beamten gegen einander aufzureizen; die Regierung werde bemüht sein, den guten Geist der Bahnbediensteten zu erhalten. Abg. Fischer vertritt im Hinblick auf die günstigen Einnahmen die Eisenbahnwünsche der verschiedenen Landstriche, während Abg. Lahr im Hinblick auf die Arlbergbahn den Bau der Bodenseegürtelbahn befürwortet. Nachdem von einer Reihe von Abgeordneten Localwünsche betreffs Anschlüsse von Zügen, Einreihung von Schnellzügen etc. vorgebracht worden, wendet sich Abg. Friederich, als Präsident der Budgetcommission, gegen eine zu hohe Einstellung der Eisenbahneinnahmen. Gerade durch die Seitenlinien sei die Eisenbahnrente von Jahr zu Jahr gegefallen, von allen Seiten höre man den Ruf nach Ermässigung der Tarife etc. Alles das koste Geld, weshalb man von einer übermässig hohen Einstellung der Einnahmen abgesehen habe.

Durch eine officielle Erklärung des General-Directors der Badischen Verkehrsanstalten in der Karlsruher zweiten Kammer wird übrigens bestätigt, dass die Schweizerbahnen im Gotthardverkehr eine Verminderung des Tarifzuschlags auf 10 ₰ bei 100 bis 200 km und deren gänzliche Beseitigung bei grösserer Entfernung bewilligt haben.

Elektrisches Licht im Eisenbahndienst.

Nach der „Fr. Ztg." fand am 12. d. M. Abends nach Schluss der Bureaustunden eine Probe mit der elektrischen Beleuchtung des Eisenbahn-Directionsgebäudes in Sachsenhausen statt. Zur Probe gelangte vorläufig die von der Firma Siemens u. Halske in Berlin gelieferte Einrichtung, bestehend aus einer Compound-Dynamomaschine, welche 140 Glühlampen (System Siemens u. Halske) von je 16 Lichtstärken speist. Als Motor dient eine von der Harzer Actien-Gesellschaft gebaute Halb-Locomobile mit Röhrenkessel und Hartung'scher Strömung, deren Maximalleistung 30 Pferdestärken beträgt. Hiervon verbraucht die Dynamomaschine für die erwähnten 140 Glühlampen 16 Pferdestärken, der Kraftüberschuss soll bei der demnächstigen Erweiterung der Anlage durch Edison-Lampen zum Theil verwandt werden. Die erste Probe fiel zur vollsten Zufriedenheit aus, das Licht brannte ruhig und reichlich hell im Gegensatze zu der früheren unzulänglichen Gasbeleuchtung. Vom 13. d. M. ab ward das neue Beleuchtungssystem in ständigen Betrieb genommen.

Magdeburger Strassen-Eisenbahn-Gesellschaft.

Dem Geschäftsbericht der Magdeburger Strassen-Eisenbahn-Gesellschaft für das Jahr 1883 entnehmen wir die folgenden Mittheilungen: Das sechste Betriebsjahr unserer Strassen-Eisenbahn hat sich als ein sehr günstiges und zufriedenstellendes erwiesen

Die Frequenz auf unseren Linien ist sehr erheblich gewachsen, so dass wir uns aus diesem Grunde genöthigt gesehen haben, auf einzelnen Strecken eine Betriebsvermehrung eintreten zu lassen, aus welcher Veranlassung wir auch eine Vergrösserung unseres Pferdebestandes und Wagenparkes haben vornehmen müssen. Der Pferdebestand betrug zu Anfang des Jahres 112 Stück; zugekauft sind 44; verkauft, als zum Betriebe nicht mehr geeignet, 21, so dass wir in diesem Jahre mit einem Bestande von 135 Stück abschliessen, die mit 556 *M.* für das Stück zu Buche stehen. Wenn sich hiernach der Buchwerth des Pferdes um 62,97 *M.* gegen den des Vorjahres erhöht, so hat dies seinen Grund in der beträchtlichen Vergrösserung unseres Pferdebestandes. Unsere Bahnanlage umfasst bei einer Geleislänge von 14,39 km eine Betriebslänge von 9,86 km. Der Wagenpark besteht gegenwärtig aus 32 Personenwagen, 1 Einfahrwagen, 3 Lowrys, 3 grossen und 4 kleinen Arbeitswagen. Es wurden befördert 3 746 025 Personen und vereinnahmt 447 348,70 *M.*; es kommen mithin auf jede Fahrt 25 Personen und 3,01 *M.* Einnahme und auf jede Person 0,11942 *M.* Fahrgeld. Der Rechnungsabschluss stellt einen Reingewinn von 122 303 *M.* zur Verfügung der Generalversammlung, aus dem wir 120 000 *M.* als Dividende à 10 pCt. zu vertheilen und den Rest von 2 303 *M.* auf neue Rechnung vorzutragen vorschlagen.

Deutsche Eisenindustrie.

Die in Berlin geführten Verhandlungen der Vertreter der grossen Gruppen der Deutschen Eisenindustrie haben zu keinem Resultate geführt. Man einigte sich dahin, die ganze Frage nochmals an die einzelnen Gruppen zurückzuverweisen, um dann von diesen bestimmte Anträge oder Voten zu erlangen. Anfangs März wird dann in Berlin eine neue Versammlung der Vertreter stattfinden, um eventuell gemeinsame Beschlüsse zu extrahiren.

Russische Eisenbahnen.

Nach einer vorliegenden allgemeinen Uebersicht über Bedürfnisse und Verkehrsentwickelung der Russischen Eisenbahnen während der Jahre 1867 bis 1880 hatte das Jahr 1878 die grösste Bruttoeinnahme mit 11 222 R. pro Bahnwerst, während das Jahr 1880 die geringste Einnahme mit 9 145 R. aufweist; die Garantiesumme der Regierung wurde im Jahre 1868 im Durchschnitte pro Werst nur mit 652 R. in Anspruch genommen, während im Jahre 1880 diese Summe auf 2 494 R. stieg; hingegen sanken die Schuldabtragungen der Bahnen an den Staat, welche im Jahre 1878 3 574 R. pro Werst betrugen, auf 630 R. im Jahre 1880. Die Regierung zahlte für Realisation der nöthigen Capitalien 320 Millionen Rubel, für Roh- und Rollmaterial 780 Millionen Rubel, für Bauarbeiten 615 Millionen Rubel, ausserdem für theils noch ausgeführte, oder nur projectirte Arbeiten 685 Millionen Rubel, also ein Gesammtcapital von 2 400 Millionen Rubel. Diese Gesammtausgaben brachten eine Bruttoeinnahme von 210 Millionen Rubel. Werden nun von diesen Einnahmen die Exploitationskosten mit 140 Millionen abgezogen, bleibt als Reingewinn 70 Millionen, während die Normalzinsen mit 5 pCt. berechnet, der Reingewinn 120 Millionen betragen sollte, wodurch sich ein jährliches Deficit von 50 Millionen Rubel ergibt. Verglichen mit den Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen, erhalten wir als Rentabilitätsprocent folgende Ziffern: Die Russischen Bahnen verzinsen sich mit 2,9 pCt. pro Werst oder 2,7 pCt. pro Kilometer, während die Deutschen Bahnen 4,5 pCt., die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen aber 4,4 pCt. bringen.

Schweizerische Centralbahn.

Vor dem Schweizerischen Bundesgerichte wird sich demnächst ein interessanter, für die Rechtsstellung der Eisenbahnen dem Schweizer Bundesrathe gegenüber wichtiger Process abspielen, der von der Centralbahn gegen die Eidgenossenschaft anhängig gemacht worden. — Seit Eröffnung der Gotthardbahn hatte die Centralbahn zwischen Basel und Olten und umgekehrt einen zweiten Schnellzug eingelegt, wollte denselben aber im Winterfahrplan, vom 15. October 1883 an, mit Rücksicht auf die reducirte Personenfrequenz wieder einstellen und die Verbindung Basel-Olten durch die einfachen Schnellzüge vermitteln. Dies wurde der Centralbahn vom Bundesrathe untersagt unter Berufung auf Art. 33 des Eisenbahngesetzes von 1872, welcher den Eisenbahnen die Verpflichtung auferlegt, „die für den durchgehenden Verkehr und zur Herstellung ineinandergreifender Fahrtenpläne nöthigen Personenzüge mit entsprechender Fahrgeschwindigkeit einzuführen“. Das Verbot stützte sich insbesondere auf die Beschwerden der Postverwaltung, welche befürchtete, dass bei fortgesetzter Unsicherheit des Anschlusses der Niederländisch-Indischen Post an den in Frage stehenden Zug wieder die Mont-Cenis-Route vorgezogen werden möchte, was um so beklagenswerther wäre, als gegründete Hoffnungen auf Gewinnung der Indisch-Britischen Ueberlandpost für die Gotthardbahn vorhanden sind. Die Centralbahn fügte sich, stellte aber die ihr dadurch erwachsenden Mehrspesen für die Zeit vom 15. October bis Ende November 1883 mit 5 489 Frcs. dem Bundesrathe in Rechnung und hat, als dieser Zahlung verweigerte, den Rechtsweg beschritten. Der Antrag geht, so berichtet die „N. Zür. Ztg“., dahin, die Eidgenossenschaft anzuhalten, der Schweizerischen Centralbahn auf monatliche Rechnungsstellung hin für die Doppelzüge pro Tag 116,80 Frcs. oder pro Zugkilometer 1,46 Frcs. sammt 5 pCt. Zinsen so lange zu vergüten, als der Bundesrath die Centralbahn während der Winterfahrplan-Periode zur Ausführung dieser Züge anhält. Die Bahn macht geltend, dass sie concessionsmässig nur verpflichtet ist, eine täglich wenigstens zweimalige Communication zwischen sämmtlichen Endpunkten der Bahn zu unterhalten; auch wenn den Schweizerischen Bahnen auf dem Wege der Gesetzgebung über die concessionsmässigen hinausgehende Lasten auferlegt werden könnten, sei die Forderung des Bundesraths unberechtigt, indem der von ihr aufgestellte Fahrplan dem oben angezogenen Art. 33 des Eisenbahngesetzes genüge.

Eisenbahnen in Texas.

Unter den Nordamerikanischen Einzelstaaten, deren Entwickelung in den letzten Decennien besonders starke Fortschritte gemacht hat, steht Texas mit in erster Reihe. Die Ausnutzung des meist sehr ergiebigen und zum Anbau der verschiedensten werthvollen Früchte geeigneten Bodens ist erst durch die Ausführung der das Land durchziehenden grossen Bahnen zu höherer Bedeutung gelangt und es ist längs der letzteren die Production von Baumwolle, Zucker, Brodstoffen, Vieh, sowie der Holzabsatz auf eine hohe Stufe gebracht. Die Entwickelung des Landes hat für uns ein besonderes Interesse, weil gerade dorthin zahlreiche Deutsche Einwanderer sich gewendet haben.

Die Eisenbahn-Zustände des Landes sind durch die neuerlich erfolgte Einsetzung eines Staats-Eisenbahncommissars einer Verbesserung entgegengeführt. Nach dem ersten Jahresbericht desselben (Staats-Ingenieur Col. Britton) pro 1883 sind sämmtliche Bahnen von Texas, mit geringen Ausnahmen, einer Inspection durch ihn unterzogen und im Allgemeinen, besonders auf den Haupt-Durchgangslinien, in gutem Zustande gefunden. Soweit dies bezüglich einzelner Strecken, besonders auf Seitenlinien, nicht der Fall, wird es in dem Berichte speciell angegeben und es wird sich nur fragen, ob die Bahnverwaltungen durch die Erinnerungen des Commissars sich freiwillig zu den als nothwendig erkannten Verbesserungen verstehen werden und ob sie im Gegentheilsfalle hierzu durch die Regierung gezwungen werden können. Begründete Beschwerden vom Publikum über die Bahnen sind beim Commissarius nur verhältnissmässig wenige eingelaufen. Die erheblichsten davon betreffen die Verzögerungen bei der Güterbeförderung und die Unregelmässigkeiten im Personenverkehr der Missouri Pacificbahn, zugleich Pächterin der unter sub 2, 4 und 6 aufgeführten Bahnen. Die Ursachen der Klagen liegen nach der Ansicht des Commissars in der mangelnden Ausrüstung, namentlich der Transportkräfte.

Bei anderen Bahnen beziehen sich die Beschwerden auf Ablassung einer zu geringen Zahl von Zügen auf Seitenbahnen; bei einer wird geklagt, dass sie täglich nur einen Zug II. Cl. und zu unpassenden Zeiten ablasse, bei einer anderen, dass sie sogar nur wöchentlich dreimal einen Zug III. Cl. zwischen ihren Endpunkten befördere!

Die einzelnen Bahnen verzeichnet der Bericht wie folgt:

	Bahn	Länge in Miles
1.	Fort Worth u. Denver-City Bahn	100
2.	Missouri, Kansas u. Texas Bahn	574
3.	Texas u. St. Louis Bahn	304,5
4.	International u. Great Northern Bahn	891
5.	Houston u. Texas Central Bahn	746
6.	Texas u. Pacific und Transcontinental Zweigbahn	965
7.	Galveston, Harrisburg u. San Antonio Bahn	1 150
8.	Gulf, Colorado u. Santa Fe Bahn	535
9.	Newyork, Texas u. Mexican Bahn	92
10.	Gulf, West Texas u. Pacific Bahn	66
11.	Texas Western Bahn	52
12.	Houston, East u. West Texas Bahn	140
13.	Texas-Mexican Bahn	168
14.	Rio Grande u. Pecos	25
15.	Texas Trunk	50,5
16.	Gulf u. Kansas Short Line	33
17.	Galveston, Sabine u. St. Louis	12,5
18.	Rio Grande	22
19.	Texas Transportation Co.	8
20.	Rio Grande u. El Paso	20
21.	Austin u. Northwestern Bahn	60

Dies ergiebt die ansehnliche Summe von 6 014,5 Miles = 9 683 km.

Auf diesen Bahnen befinden sich noch 155 Holzbrücken, welche nur provisorisch hergestellt sind, um die Betriebseröffnung möglich zu machen, die aber nach und nach gemäss den vorhandenen Mitteln in solche von Stein, Eisen oder Stahl verwandelt werden sollen.

Der Commissar anerkennt den guten Willen der Verwaltungen, seinen Anforderungen entgegenzukommen, auch wenn eine gesetzliche Verpflichtung ihnen nicht obliege und er erwartet, dass im Jahre 1884 bedeutende Verbesserungen, besonders in der Ausrüstung und in Vervollkommnung der Personen-Stationen, eintreten werden.

Die Aussichten auf umfangreichere Neubauten in diesem Jahre sind dagegen sehr geringe. H.

Der Panamacanal.

Einem Vortrage des Herrn Ferdinand von Lesseps in der Französischen Academie der Wissenschaften sind folgende Mittheilungen über den Fortschritt der Canalarbeiten entnommen: Die Nivellirungs- und Ausschachtungsarbeiten sind in der ganzen Ausdehnung des Canals im Zuge und werden energisch betrieben. Neger von den Antillen sind in Ueberfluss dabei thätig und thun, Dank dem neueingeführten Zahlungsmodus, ihre Pflicht mit Ausdauer; denn nicht nach Tagen, sondern nach dem geleisteten Arbeitsquantum erhalten sie ihren Lohn und erzielen auf diese Weise ca. fünf Francs täglich. Für den guten Fortgang der Arbeiten sorgt eine specielle Gesundheitspflege; alle Werkstätten sind mit bestem Trinkwasser reichlich versorgt und haben einen wohlorganisirten Sanitätsdienst mit Ambulanzen und Hospitälern. Die von Herrn von Lesseps vorgelegte Statistik der Erkrankungen zeigt, dass die Sterblichkeit unter den Canalarbeitern eine geringere ist, als bei allen anderen mit Erdbewegung beschäftigten grösseren Arbeitergruppen, selbst die Europäischen nicht ausgenommen (?).

Jene im wohlerwogenen eigenen Interesse geübte Fürsorge für das Leben und Wohlbefinden der Arbeiter bewirkt, dass der Gesellschaft die Leute zahlreich zuströmen und sie um so schneller das vorgesteckte Ziel erreichen wird.

Wir fügen hinzu, dass die Panama-Eisenbahn vor Kurzem käuflich in den Besitz der Canalgesellschaft übergegangen ist und wesentliche Dienste zur Förderung eines Unternehmens leistet, welches dem Welthandel noch nicht zu bemessende neue Bahnen eröffnet und der Ausfuhr Deutscher Industrieerzeugnisse Vorschub leisten wird.

Nach dem bestehenden Bauplane soll der Panamacanal Schiffen bis zu 8 m Tiefgang den Durchgang gewähren und Ende 1888 in der ganzen Ausdehnung fahrbar sein. An der Sohle soll er eine Breite von 22 m, in der Höhe des Wasserspiegels von 32 bis 50 m haben, je nachdem er felsiges oder lockeres Terrain durchschneidet; an den Kreuzungen wird er 120 m breit werden und seine Tiefe unter dem mittleren Wasserstande soll in weichem Boden 8,50 m, in felsigem 9 m messen.

Auf der 73 km langen Strecke von Panama bis Colon sind allein 97 Millionen Cubikmeter auszuschachten. Nach den letzten Nachrichten belief sich die Zahl der Arbeiter am Canal auf ca. 11 000, die der Baggermaschinen auf 20 mit 39 Transportschiffen und 33 Schleppern. Thätig sind ferner 72 Bohrmaschinen, 52 Krähne, 122 Locomotiven, 3 983 Waggons, 117 Locomobilen, 2 226 Karren, 185 Pumpen und für den Dienst waren 274 km Schienenwege angelegt.

Literatur.

„Deutschland und Orient in ihren volkswirthschaftlichen Beziehungen“ von Paul Dehn. Erster Theil: Nach dem Orient! (Donauwärts — Die Orientbahnen — Zur See). München 1884, Franz'sche Hofbuchhandlung. Preis 5 *M.*

Durch die Güte des Herrn Verfassers waren wir in der Lage, bereits einige Capitel aus diesem anziehend geschriebenen Werke im vorigen Jahrgange unserer Zeitung zum Abdruck zu bringen.*) Um so mehr wird es unsere Leser interessiren zu hören, dass das interessante Buch, welches die gegenwärtige Verkehrslage zwischen Orient und Occident nach allen Richtungen hin, wie sie in Wirklichkeit ist und wie sie in Mitteleuropäischem Interesse auszubilden wäre, eingehend darstellt, nunmehr vollständig vorliegt.

An der Spitze des Werkes finden wir den Namen Wilhelm Bressel's, des berühmten Ingenieurs und ausgezeichneten Orientkenners, welchem dasselbe dedicirt ist.

Die überraschend tiefe Kenntniss des Autors von den Türkischen Eisenbahnverhältnissen erklärt sich durch die nahe Beziehung desselben zu Bressel vollkommen, welcher bei seinen mehrjährigen Reisen als projectirender Ingenieur der Rumelischen und als K. Generaldirector der Türkischen Eisenbahnen in Asien mit offenem scharfen Auge eingehende Kenntniss von Land und Leuten im Orient gesammelt hat.

Die Ergebnisse seiner Studien in der Türkei, wie er solche in einer Reihe nicht veröffentlichter Denkschriften niederlegte, hat er unserm Autor zu freier, selbstständiger Bearbeitung überlassen, welcher Letztere diese Aufgabe sachlich wie stilistisch in ausgezeichneter Weise gelöst hat.

*) Siehe No. 80, 81, 90, 91 vorig. Jahrg.

Nachdem wir bereits Bruchstücke aus der 10 Bogen umfassenden Broschüre mitgetheilt haben, beschränken wir uns darauf, eine Uebersicht über den Inhalt derselben nachstehend zu geben.

Insbesondere wird behandelt vom Donauweg:

Der Donaustrom. — Die Schifffahrtshindernisse. — Ausbau der Donaustrasse. — Eine neue Donaumündung. — Zur Entwickelung der Donauschifffahrt. — Die Donau-Dampfschifffahrt. — Der Donau-Verkehr. — Tarif-Verhältnisse. — Die Donau-Kettenschifffahrt. — Oesterreich-Ungarn und die Donau. — Europa und die Donau.

In Bezug auf die Orientbahnen:

Orientwege einst und jetzt. — Die Anlage der Türkischen Bahnen. — Die Concessionirung der Türkischen Bahnen. — Die Finanziirung der Türkischen Bahnen. — Die Türkischen Bahnbauten. — Der Streit zwischen Hirsch und der Pforte. — Ein Vorschlag zur Verständigung. — Zur Charakteristik des Baron Hirsch. — Deutschland und die Orientbahnen. — Diplomatische Actionen. — Die Oesterreichisch-Ungarisch-Serbische Convention. — Die Viererconferenz. — Die Serbischen Bahnen. Die Bosnischen Bahnen. — Die Bulgarischen Bahnen. — Die Rumänischen Bahnen. — Griechische Bahnen. — Vorderasiens Verkehrswege. — Türkisch-Asiatische Bahnen. — Die Indische Ueberlandbahn. — Persische Bahnprojecte. — Russische Wege nach Mittelasien. — Indisch-Russische Bahnprojecte. — Transasiatische Zukunftsbahnen.

Ueber die Wege zur See:

Das Mittelmeer. — Zur Entwickelung Triests. — Zur Aufhebung des Freihafens Triest. — Der „Oesterreichisch-Ungarische Lloyd“. — Die Oesterreichisch-Ungarischen Differenzialzölle. — Oesterreichische Schifffahrtslinien nach dem Westen. — — Ungarn und Fiume. — Deutschland und Triest. — Triests Ueberlandswege. — Die Gotthardbahn. — Deutschland und Genua. — Die Französische Concurrenz. — Neue Alpenbahnprojecte. — Der directe Seeweg. — Der Suezcanal. — Die Bedeutung des Suezcanals. — England und der Suezcanal. — Das Rothe Meer. — Europa und der Seeweg nach dem fernen Orient.

Möge die verdiente Anerkennung dem trefflichen Werke nicht fehlen und dasselbe dazu beitragen, dass Deutschlands Aufmerksamkeit und Arbeit sich wieder seinem reichen natürlichen Handelsgebiet, dem Orient, erfolgreich zuwende, nachdem sich, wie Paul Dehn nachweist, Jahrhunderte hindurch der steigende Verkehr zwischen Abendland und Morgenland ganz vorwiegend zu Gunsten der Westeuropäischen Seemächte und zum Nachtheile Mitteleuropas entwickelt hat.

Miscellen.

Massive Brücke über den Mississippi.

Die erste massive Brücke über den Mississippi ist kürzlich etwas unterhalb der Fälle von St. Anthony eröffnet. Dieselbe ist im Ganzen 2 100 Fuss lang und besitzt 4 Bahngeleise. Der Fluss wird mit 23 Bögen und 18 Landöffnungen, jede 80 Fuss weit, überspannt. Das Material ist Granit, die Höhe vom Kämpfer bis zum Schienenkopf beträgt 50 Fuss 6 Zoll.

Die Gründung geschah auf Senkkästen und zwar in je 6 Monaten für jeden Pfeiler. Die Gesammt-Baukosten der Brücke haben 990 000 D. betragen.

Die Brücke ist für den Personenverkehr der Manitoba, Northern Pacific, Omaha und St. Lonis-Linie, vielleicht auch der Milwaukeebahn, erbaut und wird durch dieselbe, da sie mit ungeminderter Fahrgeschwindigkeit passirt werden kann, eine Zeitersparniss von je 10 Minuten für jeden Personenzug erreicht. (Letztere Zeitangabe ist unbedingt zu hoch, 3—5 Minuten werden höchstens erspart.)

Unterirdische Telegraphenleitungen.

Bei dem grossen Interesse, welches die Frage, ob unterirdische oder oberirdische Telegraphenleitungen vorzuziehen seien, hat, dürfte die dem „Scientific American“ (15. Dec. 1883) entnommene Zusammenstellung der Ende 1881 im Betriebe gewesenen elektrischen Erdleitungen wohl am Platze sein. Es waren vorhanden:

	Kabel km	Drähte km
in Deutschland	5 500	37 605
„ Oesterreich-Ungarn	29,5	511
„ Belgien	11	232
„ Dänemark	3	79
„ Frankreich incl. Colonien	851	11 880
„ Grossbritannien u. Irland	771	17 700
„ der Niederlande	96	591
„ Rumänien	11	56
„ Russland	202	250
„ der Schweiz	45	327
Summa	7 519,5	69 231

Anstriche für Eisen.

In Holland sind kürzlich ausgedehnte Versuche über die Dauer verschiedener Anstriche auf Eisen angestellt. Nach einer dreijährigen Einwirkung der Atmosphärilien auf angestrichene Probeplatten zeigte sich der Theeranstrich, welcher ursprünglich auf die mit Drahtbürsten gereinigten Platten aufgetragen war, vollständig verschwunden; etwas besser hatte er sich auf gebeizten Platten erhalten. In Güte folgten dann die Anstriche auf oxydirtes Eisen, und endlich als bester der Mennigeanstrich auf gebeiztem Eisen. Hierbei haftet die Mennige innig auf dem Eisen und bildet einen seifenartigen, elastischen Ueberzug, der den Ausdehnungen und Zusammenziehungen des Eisens folgt. Der einzige Missstand bei Verwendung der Mennige ist der, dass dieselbe jetzt so selten rein zu bekommen und im Handel oft mit Ziegelmehl und Caput mortuum versetzt ist.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Betrieb.

Posen-Creuzburger Eisenbahn. Mit dem 1. März d. J. wird die Güterexpedition Posen der Posen-Creuzburger Eisenbahn aufgehoben und mit der Güterexpedition Posen der Oberschlesischen Eisenbahn vereinigt.

Es findet daher vom genannten Tage ab die Güter-Annahme und -Ausgabe für die bisherige Tarifstation Posen P. C. auf der Güterexpedition Posen O. S. E. statt.

Sämmtliche vor dem 1. März von unserem Güterbahnhofe aus avisirten bis zum 29. Februar, Abends 7 Uhr, nicht abgeholten Güter werden daher vom 1. März ab von der Oberschlesischen Expedition ausgegeben.

Die Tarife von Posen P. C. werden vom 1. März ab auf Posen O. S. übertragen und wird von demselben Tage ab die Ueberführungsgebühr zwischen Posen P. C. einerseits und den Expeditionen Posen O. S. und Posen Märk. Pos. andererseits aufgehoben, so dass nur noch die Ueberführungsgebühr zwischen Posen O. S. und Posen Märk. Pos. bestehen bleibt.

Die Direction. (471)

II. Fahrplan-Aenderung.

Main-Neckarbahn. Mit 1. März 1884 erhalten folgende Localzüge die beigesetzten neuen Curszeiten:

Localzug No. 22
(seither um 5³⁰ Morgens aus Darmstadt abgehend):

Darmstadt	ab	4⁴⁰ Morgens
Arheilgen	„	4⁴⁸ „
Egelsbach	„	4⁵⁷ „
Langen	„	5⁵ „
Sprendlingen	„	5¹³ „
Isenburg	„	5²⁰ „
Louisa	„	5²⁷ „
Frankfurt	an	5³⁵ „

Localzug No. 43
(seither um 6²⁵ Abends aus Frankfurt abgehend):

Frankfurt	ab	7¹⁵ Abends
Louisa	„	7²⁴ „
Isenburg	„	7³¹ „
Sprendlingen	„	7³⁸ „
Langen	„	7⁴⁶ „
Egelsbach	„	7⁵⁴ „
Arheilgen	„	8⁵ „
Darmstadt	an	8¹⁵ „

Wochenkarten bleiben für alle gewöhnlichen Personenzüge gültig.

Darmstadt, 12. Februar 1884. (472)
Die Direction.

III. Güterverkehr.

Für Eisen des Specialtarifs II zwischen Ruhrort Rhein und Neubrandenburg tritt am 20. Februar 1884 ein Ausnahmesatz von 2,09 *M.* pro 100 kg in Kraft.

Berlin, im Februar 1884. (473)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirection in Berlin.

Wir bringen hierdurch zur Kenntniss, dass die im Verkehre zwischen Stationen der Directionsbezirke **Köln (rechtsrheinisch)** und **Elberfeld** einerseits und Stationen der **Niederländischen Rhein-Eisenbahn,** der **Niederländischen Staats-Eisenbahnen** und der **Holländischen Eisenbahn** andererseits bestehenden Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes und Briquetts in regelmässigen Extrazügen, und zwar

1. der Ausnahmetarif vom 1. April 1881 für den Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Verkehr via Emmerich,
2. der Ausnahmetarif vom 1. Mai 1881 für den Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Verkehr via Venlo,
3. der Ausnahmetarif vom 28. Januar 1881 für den Bergisch-Märkisch-Holländischen Verkehr via Winterswyk nebst Nachtrag I vom 1. April 1881

am 1. April d. J. zur Aufhebung kommen und an deren Stelle am selben Tage neue bezügliche Ausnahmetarife in Kraft treten.

Die seitherigen Frachtsätze bleiben unverändert, dagegen treten in den Tarifbestimmungen Aenderungen dahin ein, dass die Belastung einer geschlossenen Sendung auf in minimo 200 000 kg und in maximo 300 000 kg festgesetzt ist, sowie dass fortan nur den an eine und dieselbe Station angeschlossenen Zechen oder Kokereien die Vereinigung zur Absendung von Zügen auf Grund der Ausnahmetarife gestattet wird.

Die neuen Ausnahmetarife sind je für den Verkehr nach Stationen der Niederländischen Rhein-Eisenbahn, der Niederländischen Staats-Eisenbahnen und der Holländischen Eisenbahn besonders aufgestellt und bei den betheiligten Güterexpeditionen und in unserm hiesigen Geschäftslocale zum Preise von je 10 ₰ käuflich zu haben.

Köln, den 16. Februar 1884. (474)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirection (rechtsrh.).

Am 15. März cr. tritt ein neuer **Oberschlesisch - Oesterreichisch - Ungarischer Ausnahmetarif für Steinkohlen- und Kokessendungen** in Kraft. Derselbe tritt an Stelle des gleichnamigen Tarifs vom 1. August 1877 sowie der zugehörigen Nachträge I und II und enthält Ermässigungen der z. Z. bestehenden Frachtsätze. Bis auf Weiteres kommen die bei einem Coursstande der Oesterreichischen Banknoten von 165/170 eingestellten Frachtsätze zur Anwendung.

Druckexemplare des Tarifs sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 17. Februar 1884.
Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (475)

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. März 1884 wird die diesseitige Station Hausen-Raitbach in den Südwestdeutschen Verbandsgüterverkehr sowie in den Saarkohlenverkehr (Tarif No. 6) einbezogen. Die Entfernungen, welche der Berechnung der Frachtsätze für den Verkehr nach und von dieser Station zu Grunde zu legen sind, ergeben sich durch Anstoss von 13 km an die in den betreffenden Tarifheften für die Station Schopfheim vorgesehenen Entfernungen.

Karlsruhe, den 18. Februar 1884. (476)
Namens des Verbandes:
Generaldirection der Grossherzogl. Bad. Staatseisenbahnen.

Die Bestimmung im **Local - Gütertarif** der Oberschlesischen Eisenbahn, Nachtrag III S. 8 und im Localtarif der Rechte-Oderufer-Eisenbahn, Nachtrag XV S. 5 und 7, wonach im Verbindungsbahnverkehr zwischen dem Oberschlesischen Bahnhof und dem Oderthorbahnhof zu Breslau die Ueberführung von Steinkohlen und Kalk ausgeschlossen ist, kommt fortan in Wegfall.

Breslau, 18. Februar 1884. (477)
Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.
Direction der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft.

Am 1. März d. J. tritt — an Stelle der bezüglichen Frachtsätze des Ausnahmetarifs für den Norddeutschen Verband vom 1. Januar 1882 nebst Nachträgen — ein Ausnahmetarif für die Beförderung von **Steinkohlen, Kokes, Steinkohlenasche, Kokesasche und Briquets** in Wagenladungen von 10 000 kg von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld und Köln (links- und rechtsrheinisch) nach Stationen der Braunschweigischen Eisenbahn in Kraft (Preis 0,35 *M.*). Soweit jedoch der neue Ausnahmetarif Erhöhungen gegenüber den bisherigen Frachtsätzen in sich schliesst, bleiben die letzteren noch bis zum 15. April d. J. in Kraft. Die Frachtsätze dieses neuen Tarifs für den Verkehr nach den Stationen Ringelheim und Vienenburg kommen gleichzeitig auch im Verkehre nach den gleichnamigen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Hannover bezw. Magdeburg — an Stelle der in den bezüglichen Ausnahmetarifen vom 1. October 1881 bezw. vom 1. Januar 1882 nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze — zur Anwendung. Gleichzeitig mit den bisherigen Frachtsätzen für Oschersleben (Braunschweigische Bahn) treten auch diejenigen für die Station Oschersleben des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg ausser Kraft, und werden in Folge der Vereinigung des Expeditionsdienstes auf Station Oschersleben die Sendungen von den Rheinisch-Westfälischen Stationen nach Oschersleben fortan ausschliesslich im Verkehre mit der Braunschweigischen Eisenbahn abgefertigt.

Köln, den 16. Februar 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königl. Eisenbahn-Direction (478)
(rechtsrheinische).

Am 20. Februar cr. tritt in dem Ausnahme-Tarif 9 für Flachs (gebrecht) und Hanf des **Preussisch-Oberschlesischen Verband-Verkehrs** bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg pro Wagen für den Verkehr von Königsberg i/Pr. nach Station Freiburg i/Schl. B. F. E. ein Frachtsatz von 1,51 *M.* pro 100 kg in Kraft, der jedoch nur bis zum 12. April cr. Gültigkeit behält. Vom 13. April cr. wird dieser Satz auf 1,62 *M.* pro 100 kg erhöht.

Bromberg, den 19. Februar 1884.
Königl. Eisenbahn-Direction, (479J)
als geschäftsführende Verwaltung.

Hessische Ludwigsbahn. Am 15. April d. J. treten im Verkehre zwischen Stationen der Betriebsämter Saarbrücken und Trier einerseits und der Station Gustavsburg andererseits erhöhte Fracht-

sätze in Kraft. Dieselben sind im Nachtrage II für den Güter- und im Nachtrage III für den Kohlentarif enthalten und können von unserem Tarifbüreau, welches zwischenzeitlich auch Auskunft ertheilt, vom genannten Tage ab zum Preise von je 5 ₰ bezogen werden.

Mainz, den 18. Februar 1884.
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Special-Direction. (480)

Am 1. März d. J. treten folgende neue Hefte bezw. Nachträge der Ausnahme-Tarife für die Beförderung von **Steinkohlen** etc. im Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutschen Verbands-Verkehre in Kraft:

1. Tarifheft I enthaltend ein für den gesammten Verbandsverkehr gültiges Verzeichniss der Zechen, der Anschlussfrachten etc.;
2. Nachtrag IV zum Tarifheft II (Verkehr mit Stationen der Badischen Staats-Eisenbahnen);
3. Nachtrag IV zum Tarifheft III (Verkehr mit Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen);
4. Nachtrag II zum Tarifheft IV (Verkehr mit Stationen der Hessischen Ludwigsbahn);
5. Tariftheft V (Verkehr mit Stationen der Main-Neckarbahn);
6. Nachtrag III zum Tarifheft II (Verkehr mit Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen);
7. Nachtrag III zum Tarifheft VII (Verkehr mit Stationen der Württembergischen Staats-Eisenbahnen).

Exemplare sind bei den betreffenden Güter-Expeditionen zu haben.

Das Heft V, welches an Stelle des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Steinkohlen etc. im Rheinisch-Westfälisch-Main-Neckarbahn-Verkehr vom 10. November 1881 tritt, schliesst neben Ermässigungen auch einzelne Erhöhungen der bisherigen Frachtsätze in sich.

Die vorbezeichneten Nachträge zu den Tarifheften II, III, IV, VI und VII enthalten — neben verschiedenen sonstigen Berichtigungen, Aenderungen und Ergänzungen — Frachtsätze für die Stationen Altenessen Bodelschwingh, Dahlbusch, Präsident, Prinz von Preussen und Wiemelhausen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Köln (rechtsrh.) und Schalke des Eisenbahn-Directions-Bezirks Elberfeld, sowie ausserdem der Nachtrag IV zum Heft II Frachtsätze für die Stationen Bobstadt, Hausen-Raitbach, Sinzheim bei Oos und Wilchingen, sowie ermässigte Frachtsätze für die Station Heidingsfeld der Badischen Staatseisenbahn, der Nachtrag IV zum Heft III Frachtsätze für die Stationen Düdelingen Dorf und Düdelingen Werk der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, der Nachtrag II zum Heft IV Frachtsätze für die Station Mannheim trans. der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn, der Nachtrag III zum Heft VI erhöhte Frachtsätze für die Station Courl des Eisenbahn-Directions-Bezirks Köln (rechtsrh.) und der Nachtrag III zum Heft VII anderweite, ermässigte Frachtsätze für die Station Carnap des letztgenannten Bezirks sowie für die Station Tuttlingen der Württembergischen Staatseisenbahnen.

Soweit durch die neuen Tarifhefte bezw. Nachträge Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen billigeren Frachtsätze noch bis zum 15. April d. J. in Gültigkeit.

Köln, den 16. Februar 1884. (481)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrh.)

Mit dem 1. März d. Js. tritt zu dem Ausnahmetarif für den Transport Oberschlesischer **Steinkohlen** von diesseitigen Stationen nach denen der Berlin-Hamburger etc. Bahn ein Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält neue Frachtsätze für die Stationen Betzin-Carwesee, Dammkrug, Lebeofsund und Treskow der Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn und Berichtigungen.

Druckexemplare hiervon sind durch die Versandtstationen unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 11. Februar 1884. (482)
Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Köln (rechtsrh.). Die Station Osnabrück K. M. wird vom 20. d. M. ab in den Ausnahmetarif No. 5 für den Transport von Eisenbahnschienen etc. mit den nachfolgenden Stationen und Sätzen pro 100 kg einbezogen:

Frankfurt a/M. Nass. oder Taunus-Bahnhof	1,29 ℳ
Frankfurt a/M.-Sachsenhausen	1,30 „
Offenbach	1,33 „
Hanau (Staatsbahnhof)	1,29 „

Frankfurt a/M., den 17. Februar 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction. (483)

Niederdeutscher Verband. Für den Transport von Sprit und Spiritus zum See-Export von den Stationen Buckau, Cöthen, Halberstadt, Halle, Leipzig, Magdeburg, Neustadt-Magdeburg, Oschersleben und Sudenburg des Directionsbezirks Magdeburg nach der Berlin-Hamburger Station Hamburg via Wittenberge sind mit Gültigkeit bis zum 31. August d. J. directe Ausnahmesätze zur Einführung gelangt, welche nebst den für die Anwendung derselben massgebenden Bedingungen und Vorschriften bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren sind.

Hannover, den 18. Februar 1884. (484)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Für die Beförderung von **Eisenbahnschienen**, auch Flach-, Flügel-, Gruben- und Rollbahnschienen, neuen, sowie neuen Schienenbefestigungs - Gegenständen, als Laschen, Schienenstühlen, Haknägeln, Muttern, Schraubenbolzen, Unterlagsplatten, eisernen Eisenbahnschwellen (Traversen), auch Weichen und Weichentheilen, einschliesslich Herzstücke in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg zwischen Osnabrück K. r. und Frankfurt a. M. (Main-Weser Bahnhof) kommt ein sofort gültiger Ausnahme-Frachtsatz von 1,29 ℳ pro 100 kg zur Anwendung. (485)

Hannover, den 16. Februar 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Am 31. März l. J. treten die im Belgisch- und Englisch - Südwestdeutschen Verkehr bestehenden Frachtsätze für unsere Stationen Aschaffenburg t r a n s i t, Mainz t r a n s i t und Mannheim t r a n s i t ausser Kraft. (486)

Mainz, den 16. Februar 1884.
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Special-Direction.

Die im Gütertarife, Theil II, für den Local- und directen Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt und der Gotha - Ohrdrufer Eisenbahn, sowie der Nordhausen - Erfurter, Saal-, Weimar - Geraer, Werra - Eisenbahn (mit Einschluss von Wernshausen-Schmalkalden), Eisenberg - Crossener, Friedrichrodaer, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer und Hohenebra-Ebeleber Eisenbahn enthaltene und auch im Verkehre zwischen vorbezeichneten Stationen und solchen der anderen vom Preussischen Staate verwalteten Bahnen geltende Bestimmung, wonach bei Verladung von **Langholz** auf einem Paar Schemel- oder Kuppelwagen die Fracht nach den Sätzen des A u s n a h m e - T a r i f s für Holz des Special-Tarifs II f ü r d a s w i r k l i c h e G e w i c h t d e r S e n d u n g, mindestens jedoch für 10 000 kg pro Sendung, berechnet wird, findet auch b e i Z u s a m m e n l a d u n g v o n L a n g h o l z u n d k ü r z e r e n H ö l z e r n f ü r d a s G e s a m m t g e w i c h t der Ladung Anwendung.

Erfurt, den 16. Februar 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction, (487)
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Für die Beförderung von Gütern des Special-Tarifs III zwischen der Station Burgsolms des Directionsbezirks Frankfurt a. M. und der Station Schmalkalden der Werrabahn ist der Frachtsatz von 0,71 ℳ pro 100 kg in Kraft getreten.

Frankfurt a. M., den 16. Februar 1884.
Im Namen der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction. (488)

Grossherz. Badische Staatseisenbahnen. Mit dem 25. Februar l. J. tritt an Stelle des Uebernahmetarifs vom 15. December v. J. ein neuer Uebernahmetarif für die Beförderung von Getreide, welches von einem Belgischen oder Holländischen Hafen zu Schiff nach Mannheim transportirt und von da nach Stationen der Bötzbergbahn und Schweizerischen Nordostbahn weiterbefördert wird mit Umkartirung der Sendungen in Basel, Waldshut, Schaffhausen, Singen und Konstanz in Kraft.

Exemplare des Tarifs sind bei der Güterexpedition in Mannheim zum Preise von 10 ₰ zu erhalten.

Karlsruhe, den 20. Februar 1884.
Generaldirection. (489)

Grossherz. Badische Staatseisenbahnen. Für den Transport von Eis in Wagenladungen von 10 000 kg werden auf der Badischen Bahn bis Ende April l. J. die Frachtsätze des internen Ausnahmetarifs No. 2 angewendet.

Karlsruhe, den 20. Februar 1884.
General-Direction. (490)

Grossherz. Badische Staatseisenbahnen. Mit dem 25. Februar l. J. tritt an Stelle des Uebernahmetarifs vom 15. December v. J. ein neuer Uebernahmetarif für die Beförderung von Getreide, welches von einem Belgischen oder Holländischen Hafen zu Schiff nach Ludwigshafen transportirt und von da nach Stationen der Bötzbergbahn und Schweizerischen Nordostbahn weiter befördert wird, mit Umkartirung der Sendungen in Basel, Waldshut, Schaffhausen, Singen und Konstanz in Kraft.

Karlsruhe, den 20. Februar 1884. (491)
Generaldirection.

Vom 5. April cr. neuen Styls ab werden die Frachtsätze der Tariftabelle No. 8 des 4. Nachtrages zu dem Theil I des Gütertarifs des **Deutsch-Mittelrussischen Eisenbahnverbandes** für die Artikel Oelsamen, Mannagrütze, Perlgraupen und Reis

im Verkehr von den Stationen	ab Schnittpunkt 1	2 östlich Rubel pro Wagen von 10 000 kg (610 Pud)
Rtischtschewo auf	249,09	257,15
Sosnowka	249,09	257,15
Tamala	249,09	257,15
Umjet	245,32	253,38

erhöht.

Bromberg, den 16. Februar 1884. (492J)
Königliche Eisenbahndirection,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestrussisch - Oesterreichischer Verkehr. Getreide - Transport in losem Zustande. Getreide- etc. Sendungen, welche via Woloczysk oder via Radziwilow zum Transporte gelangen, können über Wunsch der Versender ab Woloczysk bezw. ab Radziwilow in losem Zustande ohne Säcke (alla rinfusa) in eigens hierzu eingerichteten Wagen unter den nachstehenden Bedingungen und Modalitäten befördert werden.

A. Russischerseits.

1. Alle mit der Beförderung des Getreides etc. in losem Zustande verbundenen Manipulationen, als: die Ausladung auf den Stationen Woloczysk bezw. Radziwilow, die Ausschüttung aus den Säcken in die zur losen Beförderung eingerichteten Waggons, die Besorgung der zollämtlichen Austrittsabfertigung, die Rücksendung der leer gewordenen Säcke etc. übernimmt die Verwaltung der Russischen Südwestbahnen.

2. Für die Besorgung dieser Manipulationen erwachsen zu Gunsten der Russischen Südwestbahnen nachstehende Gebühren, welche den betreffenden Sendungen nachgenommen werden und zwar:
a) für alle Sendungen von Stationen der Russischen Südwestbahnen und ihren Russischen Hinterbahnen, eine Gebühr von 2 Rubeln pro Waggon;
b) ausserdem für Sendungen von den Stationen der Linien: Woloczysk-Krischopol, Schmerinka-Kasiatyn, Radziwilow-Dubno und Krymno-Popelnja noch eine Ergänzungsgebühr von 8 Rubeln pro Waggon.

3. Die Getreide- etc. Tarife von Stationen der Russischen Südwestbahnen und deren Russischen Hinterbahnen nach Podwoloczyska und Brody werden durch die Einführung des Transportes mit loser Schüttung nicht alterirt.

4. Behufs Ermittlung des Nettogewichtes der Getreide- etc. Sendungen werden die nach Ausschüttung des Getreides etc. leer gewordenen Säcke abgewogen, das Gewicht derselben in den Originalfrachtbrief eingestellt und vom Bruttogewichte der Sendung in Abzug gebracht.

5. Das der Rinfusa-Verladung zu unterziehende Getreide etc. darf nur einer Gattung angehören. Sollten in einem Waggon zwei oder mehrere Getreidesorten, z. B. Weizen und Roggen etc., verladen sein, so findet auch der Weitertransport nur in Säcken statt. Mahlproducte jeder Art sind von der Beförderung in loser Schüttung ausgeschlossen.

6. Die Beförderung von Getreide- etc. Sendungen alla rinfusa ab Woloczysk bezw. ab Radziwilow erfolgt nur in jenen Fällen, wenn von Seite des Versenders im Frachtbriefe eine Vermittlungsperson für die Austritts - Zollabfertigung nicht benannt und ausdrücklich vorgeschrieben ist: „Der Transport dieser Sendung hat ab Woloczysk (bezw. ab Radziwilow) bis. . . . . . in loser Schüttung zu erfolgen".

7. Desgleichen ist im Frachtbriefe vorzuschreiben, nach welcher Station und an welche Adresse die leeren Säcke zurückgesendet werden sollen und wem die Recepisse für die leeren Säcke zuzustellen sind. Falls diese Daten aus dem Frachtbriefe nicht zu ersehen sein sollten, werden die leeren Säcke an die Aufgabestation der betreffenden Getreide- etc. Sendung an den Versender retournirt.

In besonderen Fällen kann jedoch von Seite der Versender eine Disposition hinsichtlich der Rücksendung der Säcke schriftlich an die betreffende Russische Grenzstation erfolgen.

8. Hinsichtlich der Rücksendung der nach Ausschüttung des Getreides etc. leer gewordenen Säcke ab Woloczysk bezw. ab Radziwilow sind folgende Bestimmungen zu beachten:
a) von Getreide- etc. Sendungen ab Stationen der Russischen Südwestbahnen erfolgt die Rücksendung der leeren Säcke nach allen Stationen der Russischen Südwestbahnen (mit Ausschluss von Kiew I) nach dem für leere Säcke giltigen Tarifsatze;
b) von Getreide- etc. Sendungen ab Stationen der Russischen Südwestbahnen oder deren Russischen Hinterbahnen erfolgt die Rücksendung der leeren Säcke nach Kiew I gebührenfrei;
c) von Getreide- etc. Sendungen ab Stationen der Kursk-Kiewer Bahn oder deren Hinterbahnen erfolgt die Rücksendung der leeren Säcke nach einer beliebigen Station der Russischen Südwestbahnen gebührenfrei;
d) von Getreide- etc. Sendungen ab Stationen der Russischen Bahnen hinter Kiew und Elisabethgrad erfolgt die Rücksendung der leeren Säcke via Kiew resp. via Elisabethgrad auf den Strecken der Russischen Südwestbahnen gebührenfrei; endlich
e) von Getreide- etc. Sendungen ab Stationen der Fastower Eisenbahn erfolgt die Rücksendung der leeren Säcke auf den Strecken der Russischen Südwestbahnen gebührenfrei, dagegen auf den Strecken der Fastower Bahn frachtfrei, aber bei Zahlung der Abladegebühr.

B. Oesterreichischerseits:

9. Die Aufnahme von Getreide- etc. Sendungen zur Beförderung alla rinfusa ab Woloczysk bezw. ab Radziwilow erfolgt vorläufig nur nach den Stationen der Galizischen Carl-Ludwig Bahn. Eventuelle Ausdehnung des Rinfusa-Transportes über Krakau wird später speciell verlautbart.

10. Die in den Empfangsstationen anlangenden Sendungen werden den betreffenden Adressaten sofort avisirt und muss die Ausladung und Abnahme (event. Einlagerung in eigene Magazine) seitens derselben bezw. durch deren eigenen Arbeitskräfte binnen 6 Tagesstunden nach erfolgter Avisirung vorgenommen werden. Die eventuell hierzu erforderlichen Säcke sind von den Empfängern selbst beizuschaffen.

11. Soll eine Einlagerung solcher in loser Schüttung anlangenden Sendungen in die bahnämtlichen Magazine erfolgen, so sind gleichfalls die hierzu erforderlichen Säcke von den betreffenden Adressaten und zwar ebenfalls binnen 6 Tagesstunden nach erfolgter Avisirung beizustellen. In diesen Fällen wird die Ausladung durch die Bahn-Organe (ohne Aufrechnung einer besonderen Gebühr) besorgt.

12. Ist eine in loser Schüttung in einer hierfür bestimmten Station anlangende Sendung zur Weiterbeförderung in Säcken bestimmt, so hat daselbst die Beistellung der erforderlichen Säcke, vom Adressaten beziehungsweise von einem im Frachtbriefe bezeichneten Vermittler, binnen 6 Tagesstunden nach erfolgter Ankunft der Sendung zu erfolgen.

13. Sollte durch Verschulden der Adressaten beziehungsweise Vermittler eine Verzögerung über die in den vorstehenden Punkten 10, 11 und 12 bezeichneten 6 Tagesstunden herbeigeführt werden, so kommen Wagenverzögerungs - Pönalien in Anrechnung, welche mit 2 fl. Oesterr. Währ. Noten pro Waggon und pro 6 Tagesstunden festgesetzt werden. Die Bahnanstalt behält sich jedoch das Recht vor, statt der Einhebung der Wagenverzögerungs - Pönalien die Ausladung und dazu nöthige Beschaffung von Säcken auf Kosten der Adressaten beziehungsweise Vermittler zu veranlassen und dem Gute anzulasten.

14. Die 6 Tagesstunden werden fortlaufend berechnet und gelten als solche jene Stunden, welche in den Wintermonaten (October—April) zwischen 7 Uhr Früh bis 6 Uhr Abends und in den Sommermonaten (Mai — September) zwischen 6 Uhr Früh bis 7 Uhr Abends fallen.

15. Die Zollabfertigung in Podwolocyska bezw. Brody der in loser Schüttung anlangenden Getreide- etc. Sendungen wird von den Organen der Bahn - Anstalt gebührenfrei besorgt.

16. Die Verzichtleistung auf Einhaltung der reglementmässigen Lieferfrist, sowie die Verpflichtung der Parteien zur Uebernahme der Kosten für die Umladung, Einsackung und Einlagerung wird nur auf die durch Natur - Ereignisse hervorgerufenen Verkehrshindernisse beschränkt.

17. Die für Getreide- etc. Transporte in Säcken gewährten Reexpeditionen finden unter gleichen Bedingungen auch auf Getreide- etc. Transporte in losem Zustande Anwendung.

Die Einführung der Getreide-Verladung in losem Zustande erfolgt in Woloczysk am 10./22. Februar a./n. Styls 1884, in Radziwilow demnächst.

Wien, den 15. Februar 1884. (493)
Die General-Direction
der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig Bahn.

K. K. priv. Böhm. Commercialbahnen. Zu den allgemeinen Tarifen für den Personen- und Güterverkehr vom 1. August 1883 ist je ein Nachtrag I erschienen, giltig ab 1. März l. J., enthaltend Tarif-Berichtigungen.

Exemplare können bei der Direction in Wien I. Hegelgasse 6 bezogen werden.

Wien, 20. Februar 1884. (494)
Die Direction.

Rumänisch-Polnischer Maisverkehr. Ausnahme-Tarife für den Transport von Mais (Kukurutz). Mit der Giltigkeit vom 5. März bis 30. Juni 1884 tritt ein Ausnahme-Tarif für den Transport von Mais (Kukurutz) bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg mit einem Frachtbriefe oder Frachtzahlung hierfür pro Wagen von Stationen der Lemberg - Czernowitz - Jassy - Eisenbahn (Rumänische Linien) nach Warschau und Granica transito für Czenstochau und darüber gelegene Stationen in Wirksamkeit.

Exemplare des neuen Tarifes können bei den Centralstellen der betheiligten Verwaltungen, sowie bei den Betriebsleitungen der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn in Jassy und Lemberg, soweit der Vorrath reicht, gratis bezogen werden.

Wien, Warschau, am 18. Februar 1884.
Die Verbandverwaltungen. (495)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags - Verkehr. 14 Tage nach erfolgter Publication im Centralblatte finden für Transporte von „Altschienen unzerstückt" von Laube, Tetschen/Bodenbach Landungsplatz, sowie Dresden Elbkai nach Prag K. F. J. B. transit (für Rokycan) die Frachtsätze des Special-Tarifs III der Tarife vom 1. October 1883 im Reclamationswege, für Transporte von Hamburg unter Beobachtung der Control-Bestimmungen, Anwendung, und zwar gültig bis Ende 1884.

Wien, den 15. Februar 1884. (496)
Betriebs-Direction.

K. K. priv. Kaschau - Oderberger Eisenbahn. Oesterreichisch - Ungarischer Kohlen-Verkehr. Am 1. März 1884 gelangt ein **Ausnahme-Tarif** für die Beförderung von mineralischen Kohlen, Coaks, sowie Briquets von Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn nach Stationen

der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Nagy-Kikinda-Nagy-Becskereker Eisenbahn zur Einführung.

Durch diesen Tarif werden ausser Kraft gesetzt:

I. Die für mineralische Kohle und Coaks im Specialtarife vom 10. März 1877 zwischen den Stationen Ostrau, Hruschau, Oderberg, Petrowitz, Dzieditz, Oswiecim, Trzebinia, Szczakowa und Krzeszkowice der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits, und den Stationen der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft südöstliche Linie andererseits enthaltenen Frachtsätze.

II. Der für mineralische Kohle und Coaks zwischen den Stationen Oderberg, Ostrau, Dzieditz, Oswiecim und Szczakowa der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, dann Dombrau und Karwin der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Gesellschaft einerseits, und den Stationen der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft Waagthal-Linie andererseits bestehende Gemeinschaftstarif vom 15. September 1880.

Exemplare des neuen Tarifs sind in den commerciellen Bureaux der betheiligten Bahnen erhältlich. (497)

Budapest, 14. Februar 1884.

Die General-Direction
der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Mit 15. Februar gelangt der Nachtrag II zu dem vom 10. August 1881 giltigen Tarif für den directen Transport von Böhmischer Braunkohle in Wagenladungen von Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn nach Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft und der K. K. priv. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn via Eger-Nussdorf-Wien-Matzleinsdorf zur Einführung.

Derselbe enthält:

Eliminirung der Station Neufeld aus dem Tarife.

Wien, am 1. Februar 1884. (498)

Die Generaldirection.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Königl. Ungar. Staatseisenbahnen. K. K. Militär-Bahn Banjaluka-Doberlin. Mit 10. Februar l. J. gelangt zur Einführung:

a) Ein neuer Tarif für die directe Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Fiume (Südbahn) und Triest einerseits und den Stationen der Linien Agram-Sissek und Sissek-Doberlin andererseits via Steinbrück-St. Peter unter gleichzeitiger Aufhebung des conformen Tarifes vom 20. Januar 1883.

b) Ein neuer Tarif für die directe Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Fiume (Südbahn) und Triest einerseits und Stationen der K. K. Militärbahn Banjaluka-Doberlin andererseits via Steinbrück-Sissek unter gleichzeitiger Aufhebung des conformen Tarifes vom 10. März 1883.

Exemplare der neu zur Einführung gelangenden Tarife können im Wege der Verbandstationen, dann bei den commerziellen Abtheilungen der Verbandbahnen und bei der Betriebsdirection der Südbahn in Budapest käuflich bezogen werden.

Wien, Budapest und Banjaluka, am 29. Januar 1884. (499)

Die Verbandverwaltungen.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. 14 Tage nach erfolgter Publication im Centralblatte finden unter den daselbst angeführten Bedingungen nachstehende Frachtsätze für die Zeit bis Ende April 1884 bei Auflieferung eines Minimalquantums von Tausend (1000) Tonnen bei Zahlung der Fracht für mindestens 10 000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen im Reclamationswege Anwendung:

Für Transporte von Getreide etc.
(Ausnahme-Tarif No. 9)

a) nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz

1. von Wien - Lagerhaus (D. U. B). . . . . Mark 1,64
2. von Wien (Oest.-U. St.-E.-G., K. Elisabeth-B., K. F.-N.-B., K. F.-J.-B. und Oest. N.-W.-B.) . . „ 1,60

plus 10 Pfennige pro 100 kg Schleppbahngebühr;

b) nach Dresden-Elbkai

1. von Wien - Lagerhaus (D. U. B.). . . . . . Mark 2,03
2. von Wien (Oest.-U. St.-E.-G., K. Elisabeth-B., K. F.-N.-B., K. F.-J.-B. und Oest. N.-W.-B.) . . „ 1,99

pro 100 kg.

Wien, den 16. Februar 1884. (500)

Betriebs-Direction.

IV. Personen- und Gepäckverkehr.

Mitteldeutscher Personen- und Gepäck-Verkehr. Am 1. April cr. wird die directe Personen- und Gepäck-Abfertigung zwischen Zeitz und Frankfurt a./M.-Ostbahnhof aufgehoben.

Erfurt, den 15. Februar 1884. (501)

Königliche Eisenbahndirection,
als geschäftsführende Verwaltung.

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. Zum **Local-Personen-Tarif** der Kreis-Oldenburger Eisenbahn ist ein Nachtrag III erschienen, nach welchem vom 1. März d. J. an Kinder unter 4 Jahren, die auf dem Schoosse der Angehörigen ihren Platz finden, frei befördert werden und wodurch eine Specialbestimmung betr. Unterbrechung einer angetretenen Fahrt zur Einführung gelangt.

Altona, den 18. Februar 1884. (502)

Die Direction.

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. Zum Tarif für den **Local-Personenverkehr** auf den diesseitigen Bahnen vom 1. Januar 1877 ist ein Nachtrag VIII erschienen, nach welchem vom 1. März d. J. an Kinder unter 4 Jahren, die auf dem Schoosse der Angehörigen ihren Platz finden frei befördert werden und wodurch eine Specialbestimmung betr. Unterbrechung einer angetretenen Fahrt zur Einführung gelangt. (503)

Altona, den 18. Februar 1884.

Die Direction.

Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. Zu unserem **Local-Personentarif** vom 1. Januar 1877 ist ein Nachtrag XIV erschienen, durch welchen mit dem 1. März cr. Tarifsätze zwischen der facultativen Haltestelle Schwesing einer- und den Stationen Husum, Lübeck und Tönning andererseits unter Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs, zur Einführung gelangen.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Personenexpeditionen.

Altona, den 20. Februar 1884. (504)

Die Direction.

V. Submissionen.

Königl. Eisenbahn-Direction Berlin. Die Lieferung von kiefernen Telegraphen-Stangen

25 Stück	à 6 m	Länge
465 „	à 7 „	„
50 „	à 8 „	„
170 „	à 8,5 „	„
60 „	à 9,5 „	„
30 „	à 10 „	„

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden, wozu ein Termin auf: 10. März 1884 Vormittags 9 Uhr in dem Bureau des Unterzeichneten, Koppenstr. 88/89 hierselbst anberaumt ist, bis zu welchem Tage die Offerten versiegelt und frankirt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Telegraphenstangen"

eingereicht sein müssen.

Die Submissionsbedingungen liegen an den Wochentagen von 8 bis 3 Uhr im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und können daselbst Abschriften der Bedingungen gegen Erstattung der Copialien in Empfang genommen werden.

Berlin, den 16. Februar 1884.

Königliche Eisenbahn-Direction
Berlin. (505)

Königl. Württembergische Staatseisenbahnen. Die Lieferung von etwa 3 500 Radreifen, sowie von etwa 260 Achsen aus Flussstahl für Locomotiven und Wagen ist zu vergeben.

Das Verzeichniss und die Lieferungsbedingungen können von dem diesseitigen Secretariat bezogen werden.

Angebote, in welchen die Preise je für 100 kg, lieferbar auf die betreffende Werkstättestation, anzugeben sind, sind versiegelt und mit der Aufschrift

„Angebot für Radreifen und Achsen"

versehen, bis zum 8. März d. J. Mittags 12 Uhr bei der unterzeichneten Stelle einzureichen.

Stuttgart, den 16. Februar 1884. (506)

Königliche Generaldirection der Staatseisenbahnen,
Verwaltungs- und Bau-Abtheilung.

Der Abbruch und die Versetzung des alten Stationsgebäudes nebst Wartesaal auf Bahnhof Westend sollen in öffentlicher Submission verdungen werden.

Termin Sonnabend, den 15. März 1884, Vormittags 10 Uhr, im technischen Büreau des unterzeichneten Betriebsamtes, Neustädtische Kirchstrasse 15, woselbst Offertenformulare entnommen und die Bedingungen eingesehen werden können.

Berlin, den 2. Februar 1884. (507 J)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt
(Stadt- und Ringbahn).

VI. Verpachtungen.

Wir beabsichtigen, die Bahnhofs-Restauration in Jerxheim zum 1. April d. J. anderweitig zu verpachten. Bewerber wollen ihre Anträge bis zum 5. März d. J. an uns einreichen. Die Pachtbedingungen können gegen Erlegung der Abschreibegebühren aus unserer Registratur bezogen werden.

Braunschweig, den 18. Februar 1884.

Direction der Braunschweigischen
Eisenbahngesellschaft.
Rummel. (508)

VII. Vermischte Bekanntmachungen.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Vom 1. April cr. ab ermässigen sich die im diesseitigen Local-Güter-Tarif Theil II vom 1. Februar 1882 Seite XIV sub C. I. 1 aufgeführten Gebühren für Prüfung und Abstempelung der Frachtbrief-Formulare pro 100 Stück von 30 auf 20 Pfennige, ferner der Verkaufspreis der Frachtbrief-Formulare ad I 3 b pro 100 Stück von 80 auf 70 Pfennige und derjenige sub I 3 c für Frachtbriefformulare, welche mit bestimmten Firmen bedruckt sind, pro 1 000 Stück von 9 ℳ auf 8 ℳ

Breslau, den 17. Februar 1884.

Directorium. (509)

Bureau für internationale Transporte.

Schnabl, Schürr & Co.

Spediteure

— WIEN —

I. Wipplingerstrasse 10

1. Stoss im Himmel 1.

Zollbureau: K. k. Central-Hauptzollamt.

Wagenladungs-Verkehr

nach Hamburg, Bremen und Lübeck.

Das unterzeichnete Fabriketablissement sucht für den Betrieb der ihm gehörigen Secundärstrecke Münsterberg-Reindörfel einen tüchtigen Locomotivführer. Nur Solche, welche diesen Dienst, sowie richtige Behandlung und Reparatur der Maschine nach jeder Richtung hin verstehen und dies durch Zeugnisse nachweisen können, haben Aussicht auf Anstellung. Dienstantritt nach Vereinbarung, sofort oder später. Meldungen mit Angabe, ob eine Caution und in welcher Höhe gestellt werden kann, sind zu richten an Herrn **Director C. A. Brandt, Münsterberg i/Schl.**

Deutsche Thonröhren- & Chamotte-Fabrik.

Maschinenbau- & Baugewerkschule

Aufenth. billig. Hildburghausen. Hon. 75 M. Rathke. Dir.

Knallsignale (Petarden) in vorschriftsmässiger Ausführung liefern seit Jahren an fast sämmtliche in- und ausländische Eisenbahnen

M. Selig junior & Co.,
Berlin NW., Karlstrasse 20.

FELTEN & GUILLEAUME

Mülheim a. Rhein bei Cöln.

Drahtzieherei, Drahtseilerei,



Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.

Zaundraht (Fencing Wire)

geglüht, geölt oder verzinkt.

Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten

Stahl-Stachelzaundrahts.



(Patent Steel Barb Fencing.)



-Havana-Cigarren bei
Max Weil, Berlin W.,
Kronen-Str. 44.

Hotel zur Sonne

Altona

vis-à-vis dem Bahnhof

empfiehlt sein Hotel und Restauration bei civilen Preisen angelegentlichst.

Fritz Krug.

Gebr. Körting,

HANNOVER.

31 Auszeichnungen.

Filialen:
Wien, Paris, Manchester, Berlin, London, Stockholm, Petersburg und Barcelona.

Anordnung einer Wasserstation vermittelst **Pulsometer.**



Vortheile:

1. Grösste Billigkeit, da nur das Graben des Brunnens erforderlich.
2. Keinerlei Kosten für Unterhaltung oder Betrieb.
3. Grösste Betriebssicherheit.

Universal-Injectoren mit Speisewasser-Vorwärmung
(über 8400 Stück im Betriebe).

Automatische Vacuum-Bremsen, sowie **Ejectoren für alle übrigen Bremsen.**

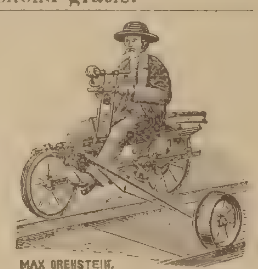
Rippenheizkörper für Werkstätten, Bureauräume etc.

Central-Heizungsanlagen nach eigenen Systemen.

Prospecte, Kostenanschläge & Heizungsprojecte umgehend gratis!







Max Orenstein Ingenieur

Berlin SW., Luckenwalderstr. 8

offerirt

Eisenbahn-Velocipede für Streckenrevisoren, ein- u. 2 sitzig, für Streckenarbeiter, ein- bis 4 sitzig

normaler und schmaler Spurweite

Preis Mark 200.— franco.

Maschinen-Fabrik Esslingen

in Esslingen (Württemberg).

Fabrikation von Eisenbahn- und Trambahn-Material

in allen Grössen und Spurweiten.

Locomobilen, Dampfmaschinen, Dampfpumpen, Wassermotoren,

überhaupt alle maschinellen Einrichtungen für

Brauereien, Papierfabriken, Mühlen, Webereien, Spinnereien etc.

Dampfkessel aller Art, insbesondere System **Tenbrink.**

Eiserne Brücken, Dachconstructionen.

Maschinen-, Bau- und Ornamentguss.

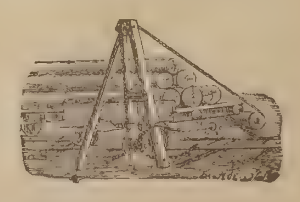


Langholz-Lademaschinen und **verbesserte Steinzangen für Bahnstationen** empfehlen

Jul. Wolff & Co., Heilbronn,

Maschinenfabrik.

Prospecte zu Diensten.



Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 17. 1884.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. praenumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.

Sammtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 27. Februar 1884.

Dieser Nummer liegt No. 4 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

I.

Gestern, am 30. Januar 1884, lag ein ausnahmsweise dichter Nebel über Manhattan-Island (der Insel, auf welcher Newyork-City erbaut ist). Es ereigneten sich in Folge dessen auch drei Collisionen auf den Hochbahnen, welche jedoch glücklich genug verliefen. Die Unfälle bestanden im Auffahren von Zügen, nicht etwa in Zusammenstössen — für die Betheiligten ist es jedenfalls beunruhigend genug, derartige Unfälle, welche auf gewöhnlichen Bahnen oft sehr verhängnissvoll verlaufen, in der Höhe von zwei bis drei Stockwerken zu erleben.

Bedenkt man, wie gross der Verkehr auf den vier Linien ist, wie schwindelnd hoch die Schienen oft liegen, wie in solcher Höhe, z. B. an der Nordwestecke des Centralparkes zwischen der 106. und 116. Strasse, zwei scharfe Curven hintereinander folgen, so kann man der Hochbahngesellschaft wohl Glück wünschen, dass noch kein grösseres Unglück vorgekommen ist. Leider ereignet es sich aber häufig genug, dass Passagiere beim Ein- oder Aussteigen auf den Stationen zwischen die Wagen fallen und zermalmt werden.

Demjenigen, welcher noch wenig reiste, ehe er Amerika besuchte, kommt natürlich Alles völlig anders vor, als „zu Hause“; ähnlich geht es Jedem, welcher seine erste grössere Reise macht — wie kann man sich da wundern, wenn besonders durch die ungeheure Zahl der Einwanderer die curiosesten Urtheile „nach Hause“ befördert werden. Der Einwanderer lebte meist auf der Scholle und seine erste Reise überhaupt war die Reise zu der ihm am nächsten liegenden Hafenstadt in Europa.

Es ist wahr, hier ist so Manches anders, als in Europa — mit Ausnahme der Gesetzgebung (welche aber in Grossbritannien dieselbe ist) sind es aber meist Aeusserlichkeiten — der Kern ist derselbe wie in Europa. Ich will die Antecedentien der eingeborenen weissen Bevölkerung nicht berühren — es ist staunenswerth, dass sich aus solchem Material ein verhältnissmässig festes Gemeinwesen herausgebildet hat.

Sieht man die hiesigen Zustände von dieser Seite an, so wird man die Vereinigten Staaten von Nordamerika nicht so sehr bewundern, aber auch nicht so übermässig tadeln, wie es oft genug geschieht.

Die hiesigen Verhältnisse brachten es einmal mit sich, dass man auf ein Menschenleben geringen Werth legt — gilt bei uns in Europa im Kriege ein solches auch nur einen Pfifferling? Diese Ansichten, jedenfalls aus den Zeiten der Indianerkriege herstammende, sind nun noch überall im vollsten Masse, also auch bei grossen Corporationen zu finden, und Eisenbahn- wie Schiffsunfälle werden nach den Entschädigungen taxirt, welche die Gesellschaft zahlen muss. Schluchzend streicht der Vater die Entschädigung für die zermalmte Tochter ein und geht nach Hause.

Vor einigen Tagen lief die City of Columbus, ein Dampfer, welcher zwischen Boston und den südlichen Häfen der Union fährt, bei Martha's Vineyard, nördlich von Long-Island, in einer bitterkalten Nacht durch bodenlose Nachlässigkeit der Wache habenden Schiffsoffiziere bei hellem Mondschein, Leuchtfeuer und Boje in Sicht auf ein Riff und binnen etwa 20 Minuten gab es 90—100 Leichen (in Summa schliesslich 103) — die Gesellschaft hat ein einziges Boot einige Stunden nach Leichen suchen lassen und wartet nun ruhig die Entschädigungsklagen ab.

Solche Dinge kommen allerdings dem continentalen Europäer merkwürdig vor, sind aber im Englischen Rechte begründet. Das Englische Recht, unserem uralten Gaurechte entsprossen, ist doch das beste, welches existirt — dass es oft gräulich misshandelt wird, ist nicht zu leugnen.

Für einen Todten zahlt man gewöhnlich 5 000 D., für den Verlust eines Beines, Armes etc. 15 000 D.; die 5 000 D. erhalten nämlich die „trauernden“ Erben, die 15 000 D. der nunmehr meist erwerbsunfähige Verunglückte als Schmerzensgeld und Capital. Es liegt Logik darin, für ein Bein mehr zu zahlen, wie für ein Menschenleben.

Das Publikum vergisst die grössten Unfälle sehr schnell — nach wenig Wochen spricht man nicht mehr davon — eine Erscheinung, welche ja überall vorkommt, wo es ein reges Treiben giebt.

Betriebsüberschuss der grösseren Deutschen Bahnen

nach der Reichs-Eisenbahn-Statistik in den Betriebsjahren 1880/81 und 1881/82.

Die vom Reichs-Eisenbahnamt veröffentlichte „Uebersichtliche Zusammenstellung der wichtigsten Angaben der Deutschen Eisenbahn-Statistik“ für die Betriebsjahre 1880/81 und

1881/82 giebt in Tabelle XII, Sp. 3, eine Uebersicht über den Betriebsüberschuss der Deutschen Bahnen, in Procenten der Brutto-Einnahme, und in Sp. 4 desgl. in Procenten der Baukosten ausgedrückt. Nachstehende Zusammenstellung zeigt diese Procentsätze im Durchschnitt der vorgenannten beiden Betriebsjahre für die grösseren Deutschen Bahnen:

Lfd. No.	Bezeichnung der Bahn	Betriebsüberschuss in Procenten der Brutto-Einnahme	der Baukosten
1	Rechte Oder-Uferb.	54,56	9,64
2	Oberschlesische B.	47,97	8,88
3	Breslau-Schweidn.-Freiburger B.	47,86	5,79
4	Thüringische B.	47,30	6,37
5	Bergisch-Märkische B.	47,17	5,68
6	Hessische Ludwigsb.	46,35	4,19
7	Ostpreussische Südb.	45,96	4,63
8	Preussische Staatsbahnen . . .	45,92	5,20
9	Württembergische Staatsbahnen	44,76	2,76
10	Pfälzische Bahnen	43,93	4,44
11	Lübeck-Büchener B.	43,23	5,99
12	Sächsische Staatsb.	43,01	4,45
13	Bayerische Staatsb.	42,99	3,77
14	Badische Staatsbahnen	42,96	3,69
15	Halle-Sorau-Gubener B.	42,36	4,60
16	Altona-Kiel und Schlesw. B. . .	41,18	5,75
17	Posen-Creuzburger B.	40,76	2,07
18	Märkisch-Posener B.	40,63	3,23
19	Berlin-Anhalter B.	39,33	5,22
20	Main-Neckarb.	38,91	8,40
21	Elsass-Lothringische B.	37,42	4,33
22	Berlin-Hamburger B.	36,96	6,14
23	Braunschweigische B.	35,99	4,04
24	Mecklenburg. Friedrich-Franzb. .	35,77	3,82
25	Werrabahn	35,01	3,62
26	Berlin-Görlitzer B.	34,19	4,19
27	Oldenburgische Staatsb.	28,57	3,05
28	Rhein-Naheb.	24,39	1,58
29	Berlin-Dresdener B.	20,94	1,31

In vorstehender Zusammenstellung sind die Bahnen nach den Zahlen in der vorletzten Columne geordnet. Dabei ist zu beachten, dass einzelne Bahnen, bei welchen das Verhältniss des Betriebsüberschusses zur Brutto-Einnahme nicht besonders günstig ist, wie z. B. die Main-Neckar Bahn und die Berlin-Hamburger Eisenbahn, trotzdem ihre Anlagekosten recht gut verzinsen, während bei andern Bahnen, wo jenes Verhältniss erheblich günstiger ist, insbesondere bei den Württembergischen Staatsbahnen, die Verzinsung des Anlagecapitals viel ungünstiger ist.

H. T.

Die Localbahn Jaroslau-Sokal.

Die Concession für den Bau und Betrieb einer Localbahn von Jaroslau nach Sokal, welche mit Concessions-Urkunde vom 22. November 1881 einem Consortium von Interessenten, an dessen Spitze das Herrenhausmitglied Fürst Adam Sapieha stand, verliehen wurde, ist zufolge Allerhöchster Entschliessung vom 23. Juni 1882 mit Erlass des K. K. Handelsministeriums vom 11. Juli 1882 an die K. K. priv. Galizische Carl-Ludwigbahn übertragen worden. Die Concession für diese Localbahn wird gleichzeitig mit jener der anschliessenden Hauptlinie am 31. December 1951 erlöschen. Das Nominal-Anlagecapital für diese 150 km lange Bahn ist mit dem Maximalbetrage von 5 Millionen Gulden Oe. W. festgesetzt, bis zu welchem Betrage nach Bedarf blos 4½ % Prioritäts-Obligationen mit Ausschluss von Actien hinausgegeben werden. Der Bau wurde auf Grund einer Offertenverhandlung unter zehn leistungsfähigen Baufirmen, mit Ausschluss der Grundeinlösung und der Lieferung der Oberbaumaterialien, an das Consortium Gwalbert Ziembicki, dem die vortheilhaft bekannten Unternehmer Knaur, Gross und Löwenfeld angehören, um den Pauschalbetrag von 1 924 700 fl. übertragen.

Der Bau hat im November 1882 begonnen und wird mit 30. Juni 1884 vollendet sein.

Die Bahn wird mit der Normalspurweite von 1,435 m jedoch nur für den Tagverkehr und für eine Maximalfahrgeschwindigkeit von 25 km pro Stunde angelegt und ausgerüstet. Die Bahn ist eingeleisig und dementsprechend auch die Grundeinlösung durchgeführt. Die grösste Steigung beträgt 13,3 ‰ oder 1 : 75. Der kleinste Curven-Halbmesser beträgt 300 m. Das bedeutendste Object ist die Brücke über den Sanfluss mit vier Oeffnungen à 47,5 m Lichtweite, gemauerten Pfeilern und Eisenconstruction. Diese Brücke wurde im December 1883 vollendet. Von grösseren Brücken sind ferner zu nennen: Zwei mit 40, eine mit 30, eine mit 25, drei mit 20, drei mit 15 und eine mit 12 Meter Lichtweite, sämmtlich mit Eisenconstructionen.

Alle Brücken und Durchlässe, auch jene mit kleineren Lichtweiten, sind mit gemauerten Widerlagern hergestellt.

Der Oberbau ist unter Anwendung schwebender Stösse bereits grösstentheils gelegt. Die Bessemerstahlschienen haben ein Gewicht von 26 kg pro laufendes Meter und haben eine Normallänge von 8 m. Die Nebengeleise der Stationen sind derart bemessen, dass im Bedarfsfalle 10 Doppelzüge à 50 Achsen in jeder Richtung verkehren können.

Für die Durchführung des Verkehrsdienstes dient die bereits auf Kosten der Bahnanstalt hergestellte Telegraphenleitung. Die Signalisirung der Züge mit Glockensignalen entfällt, daher auch solche nicht aufgestellt werden.

Die Stationsorte und deren Entfernungen sind folgende:

Station	km	Station	km
Jaroslau	0,0 km	Rawa ruska	6,1 km
Surochow	9,2 „	Zielona	8,3 „
Bobrówka	7,9 „	Ulmów	10,1 „
Nowa grobla	11,4 „	Korczów	7,8 „
Oleszyce	8,4 „	Betz	13,3 „
Lubaczów	6,4 „	Zuzel	2,5 „
Basznia	10,2 „	Ostrów	7,5 „
Horyniec	8,0 „	Krystynopol	5,3 „
Werchrata	13,8 „	Sokal	8,1 „
Huta zielona	5,5 „	Zusammen	150,1 km

Wie aus der Angabe der Stationsorte zu entnehmen ist, verfolgt die Trace stets die nordöstliche Richtung und durchzieht einen an Getreide und Holz reichen Landestheil Galiziens. Bodenproducte werden vorzugsweise die Fracht der neuen Linie bilden.

Schnellfrachtgut- und Stückgutbeförderung.

In No. 3 dieser Zeitung ist unter der Bezeichnung Schnellfrachtgut eine neue Beförderungsart in Vorschlag gebracht worden, die die Mitte zwischen Eilgut und Frachtgut halten soll.

Die Begründung, welche der Vorschlag erfahren hat, um die Nothwendigkeit der Einführung darzuthun, dürfte, wie dies zum Lobe der meisten Eisenbahnverwaltungen wohl behauptet werden kann, der Wirklichkeit nicht entsprechen, insbesondere muss bestritten werden, dass die Zahl der Verschleppungen und Trennungen der Papiere von den Gütern, sowie der überhaupt oder in Folge dessen eintretenden Verzögerungen eine überaus grosse sei. Sicher gelangen 99 pCt. aller beförderten Güter noch vor Ablauf der Lieferfristen und zwar häufig bedeutend früher zur Ablieferung.

Wie hätten auch andernfalls sich die Deutschen Bahnen zu einer allgemeinen Herabsetzung der Lieferfristen, wie sie erst kürzlich stattgefunden hat, entschliessen sollen?

Auch von Seiten des Handelsstandes wird, soweit die Erfahrungen des Einsenders reichen, die Schnelligkeit der Beförderung anerkannt. Wenn nun aber auch thatsächlich die geschilderten Verhältnisse vorliegen sollten, — zugegeben kann immer werden, dass unser Transportwesen noch verbesserungsfähig ist — so kann doch unmöglich der richtige Weg zur Besserung in Gestalt eines so wesentlichen Frachtaufschlags gefunden werden, wie er vorgeschlagen wurde, um die Aufmerksamkeit der Beamten zu erkaufen. Aufmerksam sollen alle Transporte behandelt werden, das kann vom Publikum gefordert werden. Auch die längst veraltete Bestimmung in manchen Dienstvorschriften, wonach die „mit Lieferfrist" versicherten Güter mit besonderer Aufmerksamkeit und Schnelligkeit befördert werden sollen, zu welchem Zwecke die grüne Beklebung gewählt wurde, entbehrt jeder Begründung, ja sie widerspricht geradezu den Bestimmungen des Betriebsreglements, welches eine unparteiische Behandlung aller Versender vorschreibt. Uebrigens kann bei der Ausdehnung, welche die wohlfeile Lieferfristversicherung gewonnen hat, in der Praxis schon längst nicht mehr auf die noch immer gebräuchlichen Bezettelungen geachtet werden.

Wie nun auf der einen Seite zweifellos die vorgeschlagene Neuerung nur einem geringen Theile der Transporte zu Gute kommen könnte, weil sich nur wenige Versender bei der allgemein auf die Herunterdrückung der Tarife gerichteten Tendenz zu einer freiwilligen Frachtvertheuerung entschliessen würden, steht andererseits der Einführung des Vorschlags, das freiwillige wohl nicht zu verkennende Bestreben der Deutschen Eisenbahnverwaltungen entgegen, welches darauf hinzielt, die gewünschten Vortheile allen Transporten ohne weiteres Entgeld zuzuwenden.

Diese Richtung lässt sich erkennen in der Sorgfalt, welche der Construction der Fahrpläne zugewandt wird, in der Einrichtung der Verbandszüge, in den Conferenzvereinbarungen u. s. w. An dem guten Willen fehlt es daher sicher nicht, wenn nicht immer das Gewünschte erreicht wird.

Der Schwerpunkt der aufgeworfenen Frage liegt in der Beförderung der Stückgüter, denn die Wagenladungen werden, weil sie unterwegs keine weitere Behandlung erleiden, ohne Aufenthalt auf den Knotenstationen weiterbefördert und selten werden über verspätete Lieferung von ganzen Wagenladungen Klagen laut.

Wollte man nun nach Massgabe des Vorschlags eine neue Unterabtheilung von Frachtstückgütern schaffen, so würde dies deren besondere Beförderungsweise bedingen und die gegenwär-

tigen Schwierigkeiten, welche ihren Grund in der grossen Verzweigung der Transporte haben, würden nicht verringert, sondern eher verdoppelt werden. Anstatt die Theilung noch zu vermehren, muss vielmehr als Grundsatz zur Geltung kommen, die Transporte auf möglichst lange Strecken zusammenzuhalten. Hier könnte noch Manches geschehen, wollte man endlich, wenigstens hinsichtlich der Stückgüter, die kleinlichen Interessenkämpfe beseitigen, aus welchen die Instradirungsvereinbarungen in ihrer jetzigen zusammengesetzten Form hervorgehen. Man wende die Stückgüter, wo mehrere Linien zur Verfügung stehen, der für die Beförderung am besten eingerichteten Route zu, suche die Einrichtungen auf derselben nach Möglichkeit noch zu vervollkommnen und sorge auch für gute Anschlüsse und bequeme Ueberladung auf den Abzweigungspunkten.

Eine nach den seitherigen Erfahrungen besonders empfehlenswerthe Einrichtung sind die auf den Reichsbahnen und einigen Preussischen Staatsbahnen, zuletzt auf der Strecke Berlin-Frankfurt a/M. eingeführten Ausladezüge unter Begleitung eines Fahrbüreaus. Ueber diese Einrichtung ist in dieser Zeitung schon verschiedentlich berichtet worden.

Als sichtbare Erfolge der Fahrbüreaus ist an massgebender Stelle anerkannt worden, dass seit der Begleitung der Ausladezüge durch Expedienten eine grössere Regelmässigkeit in der Stückgutbeförderung auf den betreffenden Strecken eingetreten ist. Namentlich ist der Fahrplan pünktlich eingehalten, die vorgeschriebenen Kurswagen regelmässig gebildet und endlich erreicht worden, dass auf den berührten Stationen sich die Vorsteher oder deren Vertreter selbst um die Uebernahme und Uebergabe der Güter an den Zügen bekümmern. Diese Erfolge können wohl der einflussreicheren Stellung der Fahrbüreau-Expedienten im Vergleich mit den Packmeistern den Stationsorganen gegenüber zugeschrieben werden.

Wo die Einrichtung noch nicht besteht, wird man trotz aller entgegenstehender Bestimmungen immer mit dem Uebelstand zu kämpfen haben, dass das Uebergabegeschäft dem Unterpersonal, häufig Arbeitern selbstständig überlassen wird, wodurch Unregelmässigkeiten unausbleiblich entstehen.

Die andernfalls in Aussicht stehenden Anzeigen des Fahrbüreaus veranlassen die Expeditionen ferner zur Anwendung grösserer Sorgfalt bei der Annahme und Verladung der Güter, bei der Ausfertigung der Begleitpapiere etc. Durch vorsichtigeres Rangiren werden Beschädigungen verhindert, und wenn solche unterwegs eintreten, so hat das Fahrbüreau nicht nur die Pflicht, sondern auch die Mittel, die Beschädigungen durch sachgemässes Eingreifen zu vermindern. Durch gleichzeitige Feststellung des Umfangs der Beschädigungen wird späteren unfruchtbaren Recherchen und unbegründeten Reclamationen erfolgreich begegnet.

Noch manche andere Aufgabe fällt dem Fahrbüreau zu, wie die Richtigleitung falsch instradirter Güter, die Umexpedirung der nicht direct expedirten Güter auf den Zwischenstationen etc. Endlich haben sich die betreffenden Verwaltungen in den Fahrbüreaus Organe geschaffen, deren Erfahrungen sie bei den Einrichtungen bezüglich der Stückgutbeförderung (Kurswagenbildung u. s. w.) mit Vortheil verwerthen können und deren Nutzen sich nicht auf die von ihnen durchfahrenen Hauptstrecken beschränkt, sondern auch den Nebenrouten zu Gute kommt.

Was sonst noch vor Allem Noth thut, die Stückgutbeförderung zu heben, das trifft vornehmlich die technischen Anlagen. Bekanntlich ist es nicht möglich, die Stückgüter für jede Station in einem besonderen Wagen daselbst anzubringen, ebenso wie es undurchführbar wäre, alle abgehenden Güter ohne Berücksichtigung der Lage der Empfangsstationen in einen Wagen zu verladen. Es wird also bedungen, dass unterwegs Ausladungen und Zuladungen aus bezw. in die durchgehenden Wagen erfolgt. Wo der Dienst nicht so streng gehandhabt wird, kommt es leider oft genug vor, dass Wagen zum Zwecke der Aus- und Zuladung aus den Zügen ausgesetzt werden und mit späteren Zügen weitergehen. Bei oberflächlicher Beurtheilung wird einem hierdurch veranlassten kurzen Aufenthalt kein Gewicht beigelegt und doch kann ein solcher in Folge Benutzung ungeeigneter Züge und häufiger Wiederholung desselben Verfahrens auf anderen Stationen sich sehr vergrössern.

Die Hauptsache ist, die Stückgutbeförderung auf bestimmte möglichst beschleunigte Güterzüge zu verlegen, welche lange Strecken durchfahren und an den Abzweigstationen nach und von den Zweiglinien guten Anschluss finden. So lange es nun nicht möglich ist, und das ist fast nirgends der Fall, mit den Zügen bezw. einzelnen Wagengruppen während des Zugaufenthalts an die Güterschuppen zu gelangen und daselbst ein- und auszuladen, muss die Ent- und Verladung am Zuge erfolgen, was bei dem Mangel besonderer Vorrichtungen einen sehr primitiven Transport der Güter nach und vom Güterschuppen erfordert. Geschieht dieser Transport durch Tragen über die Geleise, so ist ausserdem eine grosse Gefahr für die Leute damit verbunden.

Die Aufgabe der Techniker wäre es, ihre Aufmerksamkeit diesem Gegenstande zuzuwenden und auf Stationen, wo ein Anfahren an den Güterschuppen absolut unmöglich ist, andere Einrichtungen für den Transport der Güter zwischen den Zügen und dem Güterschuppen zu treffen, sei es durch Beschaffung besonderer geeigneter Transportmittel, sei es durch Anlage von mit Aufzügen versehenen unter- oder oberirdischen Querverbindungen der Hauptgeleise mit dem Güterschuppen, auf welchen der Transport vermittelst kleiner Wagen stattfindet, sei es durch Anlage von besonderen schmalen Güterschuppen oder Ladehallen zwischen den Geleisen, was sich besonders auf Knotenpunkten für Transitgüter empfehlen möchte u. s. w.

Was also Noth thut, ist nicht die Einführung einer neuen Frachtgutart, sondern die Vervollkommnung der gegenwärtigen Stückgutbeförderung, die wie angedeutet auf mehrfache Weise zu erreichen ist. G. F.

Aus dem Protocoll über die in Berlin am 7. December 1883 abgehaltene Generalconferenz der Deutschen Eisenbahnverwaltungen.

(Fortsetzung aus No. 15.)

No. 14. Betr. den Transport von Flüssigkeiten in Metallcylindern und dergl.

Von Seiten der Commission ist beantragt: 1. am Schluss der Tarifvorschriften sub B III folgende Bestimmung aufzunehmen: „Beim Transport von Flüssigkeiten aller Art (Säuren, Theer, Spiritus, Wein etc.) in Fässern, Bassins oder Metallcylindern, welche mit den hierzu unter Beseitigung des Wagenkastens besonders eingerichteten Wagen fest verbunden sind, so dass sie nicht ohne besondere Schwierigkeiten abgenommen werden können, bleibt das Gewicht der Fässer etc. frachtfrei. Die Bedingung der Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg bezw. 10 000 kg wird hierdurch jedoch nicht alterirt. Die leer retourgehenden Wagen werden auf der Route des Hintransports frachtfrei befördert. Ebenso werden die zur Füllung gehenden leeren Wagen frachtfrei belassen, wenn dieselben in beladenem Zustande über die gleiche Route geleitet werden, welche sie leer passirten"; 2. die Ueberschrift des Abschnitts III wie folgt zu fassen: III. Bedeckung der Güter-Transportuntensilien. Hierzu werden folgende Anträge gestellt: 1. von Herrn Finanzrath D o p f e l (Generaldirection der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen): p r i n c i p a l i t e r den Commissionsantrag abzulehnen, e v e n t u a l i t e r den Gegenstand an die Commission zurückzuverweisen, um die Bedingungen, unter welchen Flüssigkeiten in Bassinwagen zum Transport übernommen werden, principiell zu regeln und diese Bedingungen in die Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement aufzunehmen; 2. von Herrn Regierungsrath S c h r ö d e r (Generaldirection der Grossherzoglich Badischen Staatsbahnen): a) in dem Commissionsantrage zu sagen: „Beim Transport von Flüssigkeiten aller Art (Säuren, Theer, Spiritus, Wein etc.) in Fässern, Bassins, Metallcylindern und s o n s t i g e n G e f ä s s e n, welche mit den hierzu unter Beseitigung des Wagenkastens b e z w. d e r S e i t e n - und S t i r n w ä n d e besonders eingerichteten Wagen fest verbunden sind u. s. w.", b) am Schluss folgenden Zusatz zu machen: „Die Anwendung der vorstehenden Bestimmung kann nur für solche Gefässwagen verlangt werden, welche in den Wagenpark einer dem Geltungsbereich des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs angehörenden Bahn eingestellt sind." Herr Regierungsrath Schröder bemerkt, dass ohne Einführung des von ihm ad 2 vorgeschlagenen Zusatzes die Deutschen Eisenbahnen in die Lage kommen würden, den ausländischen derartigen Wagen bei Kartirung innerhalb des Geltungsbereichs des Deutschen Tarifs die qu. Frachtbegünstigung zu gewähren, während den betreffenden Deutschen Wagen diese Vergünstigung im Auslande nicht zu Theil würde. Um behufs Gewährung der gleichen Transportbegünstigung in den Verkehren mit dem Auslande einen Druck auf die ausländischen Verwaltungen auszuüben erscheine die Zusatzbestimmung dringend wünschenswerth. Herr Generaldirectionsrath B ö h m (Königlich Bayerische Verkehrsanstalten) widerspricht dem Antrage der Württembergischen Bahn. Was den Badischen Antrag anbetreffe, so habe er gegen die ad 1 empfohlenen Zusätze nichts einzuwenden, bitte indessen, den Antrag ad 2 abzulehnen, da ihm die Opportunität desselben zweifelhaft erscheine. Auch sei in Betracht zu ziehen, ob die Bestimmung nicht gegen die mit dem Auslande geschlossenen Handelsverträge verstosse. Der Antrag der W ü r t t e m b e r g i s c h e n B a h n wird hierauf abgelehnt, ebenso der Antrag der Badischen Staatsbahn ad 2. Hierauf wird der Commissionsantrag mit den von Baden in dem Antrage ad 1 empfohlenen Zusätzen angenommen.

No. 15. Betr. die Tarifirung von Rohspargel und Erbsen in Schoten.

Das von einer Handelsfirma vorgelegte Gesuch, die eilgutmässige Beförderung von Rohspargel, Erbsen und Schoten zu den einfachen Frachtsätzen zuzulassen, wird abgelehnt.

No. 16. Betr. die Tarifirung von Geschosstransportkasten und Geschosstransportkörben sowie die anderweite Fassung der Position Emballagen des Specialtarifs III.

Die Commission hat beantragt, 1. die einzelnen Absätze der Bestimmung sub B I 4 d der besseren Uebersichtlichkeit wegen

mit Ziffern zu versehen, 2. in Bezug auf die Zuzählung der gebrauchten Geschosstransportkasen zu den Emballagen keine Aenderung vorzunehmen, die Bestimmung alinea 2 sub B I 4d also unverändert zu lassen, 3. die Position „Emballage" des Specialtarifs III wie folgt zu fassen: „Emballagen, gebrauchte aller Art (siehe unter 4 d der speciellen Vorschriften für bestimmte Transportartikel)". Von Herrn Ober-Regierungsrath Kranold (Königliche Eisenbahndirection Berlin) wird bemerkt, dass über die Tarifirung von gebrauchten Geschosstransportkörben, sofern dieselben mit Holzeinlagen versehen sind, Zweifel bestehen. Wie das mit zur Stelle gebrachte Exemplar eines solchen Korbes mit Holzeinlagen ergebe, sei dieser Zweifel indessen durchaus unberechtigt, es sei vielmehr angemessen, für diese Körbe mit Holzeinlagen dieselbe Frachtberechnung wie für Körbe ohne Einlagen eintreten zu lassen. Er beantrage demgemäss, in dem mit den Worten „Dieselbe Frachtberechnung etc." beginnenden Absatze in B I 4 d hinter den Worten „mit Leichtigkeit zu bewirken ist" hinzuzusetzen: „sowie für Geschosstransportkörbe mit Holzeinlagen." Die Anträge der Commission und der Antrag der Königlichen Eisenbahndirection Berlin werden angenommen.

No. 17. Betr. Abänderung der Bestimmungen über die Bedeckung der Güter.

Die Commission hat die Ablehnung des nachfolgenden von der Königlichen Eisenbahndirection in Hannover gestellten Antrags empfohlen: Die Tarifvorschriften unter B III wie folgt zu ändern: a) Zu Ziffer 1 statt des zweimal vorkommenden Ausdrucks „in unbedeckten Wagen" zu setzen: „in offenen Wagen"; b) zu Ziffer 3 statt „in bedeckten Wagen" zu setzen: „in bedeckt gebauten oder mit Decke versehenen Wagen"; c) zu Ziffer 4 statt „in unbedeckten Wagen" zu setzen: „in offenen Wagen" und statt „in bedeckten Wagen" zu sagen: in bedeckt gebauten Wagen"; d) zu Ziffer 5 am Schluss hinzuzufügen: „oder dass sie mangels ausdrücklich im Frachtbrief verlangter Gestellung eines offenen Wagens freiwillig im Interesse der besseren Ausnutzung der Wagentragkraft auf den schriftlich hinterlegten Wunsch des Versenders einen offenen Wagen mit Decke hergegeben hat"; e) am Schlusse der gemäss des Antrages zu d abgeänderten No. 5 weiter hinzuzufügen: „Hinsichtlich derjenigen im Verzeichniss unter Ziffer 2 aufgeführten Güter, auf welche die Bestimmung unter XXXV der Anlage D zu § 48 des Betriebsreglements Anwendung findet, ist die Verpflichtung der Eisenbahnverwaltung durch letztere Vorschriften begrenzt." Die Generalconferenz beschliesst demgemäss. Von Herrn Regierungsrath Schröder (Grossherzoglich Badische Staatsbahn) wird darauf aufmerksam gemacht, dass die Niederschrift auf Seite 5 des Protokolls der 19. Sitzung und in dem Bericht an die Generalconferenz insofern einen Irrthum enthalte, als dort ausgeführt ist, es sei ohne Einfluss auf die Haftpflicht der Eisenbahnen, wenn der Versender für bedeckungsbedürftige Güter auf dem Frachtbrief ausdrücklich die Verladung in offene Wagen mit Decken vorschreibe. Dies habe in der Commission nicht gesagt werden können und es seien daher die betreffenden Ausführungen und die daran geknüpften Folgerungen im Protokoll und im Bericht als irrig anzusehen. Es werde dies besonders hervorgehoben, um spätere Berufungen auszuschliessen.

No. 18. Betr. die Aufnahme von Umzugsgut unter die bedeckt zu befördernden Güter.

Dem von der Commission gestellten Antrage, in das Verzeichniss sub B III Ziffer 2 als neue Position aufzunehmen: „Umzugsgut und gebrauchte Theaterrequisiten" wird zugestimmt, nachdem ein von Herrn Director Brecht (Lübeck-Büchener Bahn) gestelltes Amendement, der qu. Position zuzufügen: „Theile von gebrauchten Panoramen, Caroussels und dergl." wieder zurückgezogen worden.

No. 19. Betr. Aufnahme von losen Kartoffeln unter die bedeckt zu befördernden Güter.

Nach dem Votum der Commission wird beschlossen, in dem Verzeichniss sub B III Ziffer 2 in No. 38 den Zusatz „in Stücken" zu streichen.

No. 20. Betr. Aufnahme von Buchweizenschalen unter die vorgenannten Güter.

Die Position 74 des qu. Verzeichnisses wird nach Empfehlung der Commission wie folgt ergänzt: „Spreu, Buchweizenschalen".

No. 21. Betr. Aufnahme von Schuhpflöcken in das vorgenannte Verzeichniss.

Dem Antrage der Commission gemäss werden „Schuhpflöcke" in das Verzeichniss sub B III 2 aufgenommen Auf Empfehlung des Herrn Ober-Regierungsrath Thomé (Königliche Eisenbahndirection Hannover) wird dem Worte „Schuhpflöcke" in Parenthese noch das Wort (Holzstifte") hinzugefügt.

No. 22. Betr. die gleiche Behandlung von Afrikanischem Pflanzenhaar.

In das Verzeichniss B III 2 wird nach commissionsseitiger Empfehlung ferner aufgenommen: „Afrikanisches Pflanzenhaar (crin d'Afrique)".

No. 23. Betr. die Aufnahme von Spath in das Verzeichniss bedeckt zu befördernder Güter.

Der Commissionsantrag, in das genannte Verzeichniss folgende neue Position aufzunehmen: „Spath, und zwar Feld-, Fluss-, Kalk-, auch Schwerspath (natürlicher schwefelsaurer Baryt, Witherit (natürlicher kohlensaurer Baryt), Cölestin (natürlicher schwefelsaurer Strontrian), wenn gemahlen und in Säcken verpackt", wird angenommen.

No. 24. Betr. die Tarifirung von Dextrin.

Nach dem Antrage der Commission wird der Artikel Dextrin in den Specialtarif I und zugleich in das Verzeichniss der deckungsbedürftigen Güter aufgenommen.

No. 25. Betr. die Tarifirung von Stärkemehl.

Auf Befürwortung der Commission werden die Positionen „Stärke, getrocknete" des Specialtarifs I und des Verzeichnisses sub B III 2 durch den Zusatz „und Stärkemehl" vervollständigt.

No. 26. Betr. die Tarifirung von kaustischer Soda.

Der Antrag der Commission, kaustische Soda in den Specialtarif I zu versetzen, wird zum Beschluss erhoben.

No. 27. Betr. die Tarifirung von rohen baumwollenen Geweben.

Ein Gesuch der Handelskammer für die Kreise Reichenbach, Schweidnitz und Waldenburg wegen „Aufnahme roher baumwollener Gewebe, unverpackt" in den Specialtarif I wird nach dem Votum der Commission abgelehnt.

No. 28. Betr. die Tarifirung von Knoppern.

Die Commission hat vorgeschlagen, bei der Position Gerbstoffe des Specialtarifs I anstatt „Valonea" zu setzen: „Knoppern, auch Orientalische Knoppern, Ecker- oder Ackerdoppern, Valonea". Die Generalconferenz erklärt sich hiermit einverstanden.

No. 29. Betr. die Tarifirung von Algarobilla.

Die Conferenz lehnt nach dem Antrage der Commission den von dem Ausschuss der Verkehrsinteressenten gestellten Antrag auf Aufnahme von Algarobilla in den Specialtarif I ab.

No. 30. Betr. die Tarifirung von Fensterkitt.

Die Commission hat die Ablehnung eines Gesuches der Handelskammer in Hannover, Fensterkitt in den Specialtarif I aufzunehmen, empfohlen. Die Generalconferenz beschliesst demgemäss.

No. 31. Betr. die Tarifirung von Harzwischen.

Der Artikel Harzwische (Harzschlacken) wird nach dem Antrage der Commission unter die Güter des Specialtarifs I eingereiht.

No. 32. Betr. die Tarifirung von Zittwer (Wurmsamen).

Die Commission hat die Ablehnung des von der Direction der Main-Neckar Eisenbahn gestellten Antrages, den Artikel Zittwer (Wurmsamen) in den Specialtarif I aufzunehmen, empfohlen. Herr Ober-Regierungsrath Grosch (Main-Neckar Eisenbahn) ersucht, dem Antrage seiner Verwaltung zuzustimmen, da es sich hier um die Erhaltung einer in neuerer Zeit durch die Concurrenz des Auslandes sehr geschädigten einheimischen Industrie handle, welche sich mit der Darstellung von Santonin aus Zittwer beschäftige. Nachdem der Antrag auch von andern Seiten befürwortet, beschliesst die Generalconferenz, Zittwer (Wurmsamen) in den Specialtarif I aufzunehmen.

No. 33. Betr. die Tarifirung von Glasfliesen.

Die Position „Glas etc." des Specialtarifs I wird auf Antrag der Commission durch die Worte: „auch Glasfliesen, rohe" ergänzt.

No. 34. Betr. die Tarifirung von Löffeln und Gabeln aus Metallcomposition.

In das am Schlusse der Güterclassification befindliche Verzeichniss der Eisen- und Stahlwaaren des Specialtarifs I wird bei den Positionen „Löffel und Gabeln" unter Streichung der Worte „auch verzinnt und verzinkt" der Zusatz gemacht: „auch mit unedlen Metallen überzogen".

No. 35. Betr. Declaration der Tarifposition Rohzucker des Specialtarifs I.

Die Commission hat beantragt: bei der Position Rohzucker des Specialtarifs I die in der Declaration des Begriffs Krystallzucker befindlichen Worte „weisser, trockener" zu streichen. Herr Ober-Regierungsrath Thomé (Königliche Eisenbahndirection Hannover) bemerkt, dass die Güterexpeditionen behufs Feststellung, ob Rohzucker oder Krystallzucker aufgegeben sei, nach Streichung der Worte „weisser, trockener" nunmehr lediglich auf die Ermittelung des Polarisationsgrades angewiesen seien. Dies sei vom praktischen Standpunkt bedenklich und beantrage er daher die Zurückverweisung des Gegenstandes an die Commission behufs nochmaliger Berathung. Die Generalconferenz beschliesst im letzteren Sinne.

No. 36. Betr. die Tarifirung von Weinhefe.

Nach Befürwortung der Commission wird der Artikel „Weinhefe" in der nachstehenden Fassung: „Weinhefe, flüssige, auch gepresste" in den Specialtarif II aufgenommen.

No. 37. Betr. die Tarifirung von verbleitem Eisenblech.

Die Unterposition 2 der Position „Eisen und Stahl" des Specialtarifs II erhält nach dem Vorschlage der Commission folgende Fassung: „Platten und Bleche, auch verzinnt (Weissblech) und verbleit oder mit einer Legirung von Zinn und Blei überzogen".

No. 38. Betr. die Tarifirung von Alphastoff.

Der Artikel „Alphastoff“ wird in den Specialtarif I versetzt und gleichzeitig in das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter aufgenommen.

No. 39. Betr. die Tarifirung von Thieröl.

Dem Antrage der Commission gemäss wird der nebengenannte Artikel unter der Bezeichnung: „Thieröl, roh (Nebenproduct von der Spodiumbereitung)“ in die Güter des Specialtarifs II eingereiht.

No. 40. Betr. die Tarifirung von Hohlglas.

Seitens der Commission sind folgende Anträge gestellt: 1. Die Position Hohlglaswaaren des Specialtarifs II wie folgt zu fassen: „Hohlglaswaaren aller Art, unverpackt oder nur lose in Stroh, Heu u. s. w. verpackt, oder in Harassen verpackt, oder, wenn zum Export bestimmt, in beliebiger Verpackung“. 2. Unter den sperrigen Gütern zwischen „Heu“ und „Holzstühle“ einzuschalten: „16. Hohlglaswaaren aller Art, unverpackt oder“ etc. wie oben. 3. Am Schlusse der Tarifbestimmungen über die sperrigen Güter: „Stellt sich die Fracht etc.“ vor „Hopfen, ungepresst“ einzufügen: „Zu 16. Für Hohlglaswaaren aller Art, unverpackt oder“ u. s. w. wie oben.

Herr Ober-Regierungsrath Kranold (Königliche Eisenbahndirection Berlin) bemerkt, dass die Aufnahme der Hohlglaswaaren unter die sperrigen Güter eine Frachterhöhung für den Artikel bei Aufgabe als Stückgut mit sich bringe. Die Aufnahme der Hohlglaswaaren unter die sperrigen Güter sei behufs gleicher Behandlung mit den Thonwaaren von der Commission beschlossen. Er halte es indess für zweckmässig, zuvor noch genauere Ermittelungen über die Sperrigkeit der Hohlglaswaaren event. auch der Thonwaaren anzustellen und beantrage er deshalb, den Antrag der Commission ad 1 anzunehmen, die Anträge ad 2 und 3 aber an die Commission zurückzuverweisen.

Herr Finanzrath v. Kirchbach (Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatsbahnen), welcher Namens der Commission referirt, erwidert, dass der Ausschuss der Verkehrsinteressenten, welcher an der Berathung des Gegenstandes theilgenommen, gegen die Versetzung der Hohlglaswaaren unter die sperrigen Güter nichts eingewendet habe, und auch die von seiner Verwaltung gehörten Interessenten dem Antrage nicht widersprochen hätten. Was die Thonwaaren anbetreffe, so haben dieselben früher nicht zu den sperrigen Gütern gehört und seien erst später darin aufgenommen. Die Sperrigkeit beider Artikel unterliege s. E. auch keinem Zweifel. Der Antrag der Commission ad 1 wird angenommen und die Anträge ad 2 und 3 zur nochmaligen Berathung an die Commission zurückverwiesen.

No. 41. Betr. die Tarifirung von Hanfgarn, lose zusammengedreht (Seilergarn).

Die Anträge der Direction der Lübeck-Büchener Bahn, bei der Position „Hanf“ des Specialtarifs II hinzuzufügen: „und lose zusammengedrehte Hanffasern“, oder „und lose zusammengedrehte Hanffasern (Hanfgarn, Seilergarn)“ werden nach dem Votum der Commission abgelehnt.

No. 42 und No. 43. Betr. Aufnahme von Eisenartikeln in den Specialtarif II.

Die Commission hat beschlossen, die Unterposition 6 der Tarifposition „Eisen und Stahl“ des Specialtarifs II durch Aufnahme weiterer Artikel zu ergänzen und dieselbe wie folgt zu fassen: „Bestandtheile von Eisenbahnlocomotiven und Eisenbahnwagen, folgende: Achsen, Achslagerkasten, rohe (Achsbüchsen), Achsgabeln (Achshalter), Bandagen, Bremstheile, auch Bremsklötze, Consolen, Daumenwellen, Federstützen, Kuppelungsvorrichtungen, Bufferhülsen, Bufferkreuze, Bufferstangen, Räder und Rädertheile, Radsätze, Buffer-, Trag- und Zugfedern, Zughaken“. Die Generalconferenz tritt diesem Beschlusse bei. Damit ist der Antrag der Badischen Staatsbahn, der qu. Position noch die Artikel „Dampfkolben, Kolbenstangen, Kugelstangen, Dampfsteuerungstheile“ hinzuzufügen, abgelehnt.

No. 44. Betr. die Tarifirung von gehobelten Fussbodentheilen und Einfassungen aus hartem Holz.

Auf Antrag des Herrn Ober-Regierungsrath Kranold (Königliche Eisenbahndirection Berlin), welcher bemerkt, dass in der nächsten Sitzung der Commission verschiedene Anträge, betreffend die Tarifirung von Holz und Holzwaaren, zur Berathung gelangen, und es sich empfehle, den vorliegenden Antrag im Zusammenhange mit den übrigen Anträgen nochmals einer Erörterung zu unterziehen, wird die Beschlussfassung ausgesetzt und der Gegenstand an die Commission zur nochmaligen Verhandlung, welche unter Beiziehung des Sachverständigen der Forstwirthschaft stattfinden soll, zurückverwiesen.

No. 45 und No. 46. Betr. die Tarifirung von Cedernholzspänen und Schuhpflöcken aus aussereuropäischem Holz.

Auf Antrag der Commission werden am Schluss der Position „Holz, aussereuropäisches“ des Specialtarifs II nachgetragen: „auch Schuhpflöcke und Cedernholzspäne“. Dem Worte Schuhpflöcke wird noch das Wort „Holzstifte“ in Parenthese hinzugefügt.

No. 47. Betr. die Tarifirung von Dachschindeln, Dachspänen.

Bei der Position „Holz, Europäisches“ des Specialtarifs II wird sub No. 5 am Schluss hinzugefügt: „Dachschindeln, Dachspäne (Dachsplisse)“.

No. 48. Betr. die Tarifirung von Petersilie, Sellerie, Meerrettig (Krose).

Auf Antrag der Commission wird die Einbeziehung der Artikel Petersilie, Sellerie, Meerrettig (Krose) unter die Feld- und Gartenfrüchte des Specialtarifs II abgelehnt.

No. 49. Betr. die Tarifirung von Rohjute.

Die Anträge der Commission werden in der nachstehenden vom Herrn Finanzrath v. d. Planitz (Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen) modificirten Fassung angenommen: 1. die Versetzung von Rohjute in den Specialtarif III abzulehnen, 2. in den Specialtarif III neu aufzunehmen: „Juteabfälle. Hierunter sind nur zu verstehen gebrauchte Stricke aus Rohjute, Fadenabfälle der Juteweberei (Jutegarnabfälle), Spinnabfälle der Jutespinnerei und Jutefegedreck“, 3. die Worte „Jutegarnabfälle“ im Specialtarif I und „Jutefegedreck“ in der Position „Düngemittel“ des Specialtarifs III zu streichen.

No. 50. Betr. die Tarifirung von Deutschem Rohpetroleum.

Ein Gesuch, Deutsches Rohpetroleum in den Specialtarif III zu versetzen, wird dem Votum der Commission gemäss abgelehnt.

No. 51. Betr. die Tarifirung von Petroleumrückstanden

Die Commission hat beantragt, in den Specialtarif aufzunehmen: „Petroleumrückstände, unverarbeitet und unvermischt, welche bei 14° R. ein specifisches Gewicht von 0,850 und darüber haben“. Herr Ober-Regierungsrath Kranold (Königliche Eisenbahndirection Berlin) ersucht, die Beschlussfassung zu vertagen, da der Commission inzwischen neue Anträge vorliegen, welche eine nochmalige Prüfung des Gegenstandes wünschenswerth erscheinen lassen. Die Conferenz beschliesst Zurückverweisung des Gegenstandes an die Commission. (Schluss folgt.)

Combinirbare Rundreise-Billets.

Die in No. 4 Seite 41 dieser Zeitung enthaltene Mittheilung über den Zeitpunkt des diesjährigen Beginnes der Ausgabe der combinirten Rundreise-Billete wird dahin berichtigt, dass diese Billete neuerer Entschliessung zufolge bereits vom 20. Mai cr. ab zur Ausgabe gelangen werden. Vom nächsten Jahre (1885) ab beginnt die Ausgabe bereits mit dem 1. Mai.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neu eröffneter Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Von der geschäftsführenden Direction des Vereins ist auf Grund der Bestimmungen in § 3 No. 2 des Vereinsstatuts allen Verwaltungen mitgetheilt worden, dass

1. die dem Administrationsrathe der Holländischen Eisenbahngesellschaft unterstellte, am 1. November v. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene, 2,965 km lange doppelgeleisige Strecke Velsen-Ymuiden, die in ersterer Station Anschluss an die Linie Haarlem-Uitgeest hat, und durch welche eine Verbindung des Netzes der Holländischen Eisenbahn mit dem Hafen Ymuiden hergestellt wird,
2. die der Direction der Arad-Csanader Eisenbahn unterstellte, am 28. Januar cr. dem öffentlichen Verkehr übergebene, 26,7 km lange Secundärbahn Kétegyháza-Kisjenö-Erdöhegy, welche die Fortsetzung der Theilstrecke Mezöhegyes-Kétegyháza bildet und die Stationen (mit den Entfernungen ab Kétegyháza) Elek (6,5 km), Ottlaka (10,5 km), Sikló (15,4 km), Székudvar (20,8 km) und Kisjenö-Erdöhegy (26,7 km) enthält,

als Vereinsbahnstrecken zu betrachten seien.

Aus dem Deutschen Reich.

Hamburger Eisenbahn.

Der Ausschuss der Hamburger Bürgerschaft, dem der auf Ratification der Verträge mit der Königlich Preussischen Regierung wegen des Ueberganges im Hamburgischen Gebiete belegener Eisenbahnstrecken in das Eigenthum oder in den Betrieb und die Verwaltung der Königlich Preussischen Regierung abzielende Senatsantrag zur Prüfung überwiesen ist, hat Bericht erstattet und empfiehlt die Genehmigung der Senatsvorlage. Darüber, dass es für den Senat bei der bekannten Sachlage angezeigt war, die Gelegenheit zu benutzen, um für den Fall der Verstaatlichung der Berlin-Hamburger Eisenbahn mit der Preussischen Regierung eine den localen Anforderungen und dem allgemeinen Verkehrsinteresse entsprechende Regelung der in Betracht kommenden Hamburgischen Bahnverhältnisse zu erstreben, herrschte im Ausschuss Einverständniss. Ebenso darüber, dass ein eigener Staatsbetrieb der wenig umfangreichen Hamburgischen Eisenbahnen sich zur Zeit nicht empfehle, dass dagegen die Sicherung der selbstständigen Verwaltung der Quai- und Hafengeleise für Hamburg wie für den Verkehr im Allgemeinen unerlässlich sei, sowie dass sich ein Verkauf der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn von selbst verbiete. Dagegen fand die Meinung Ausdruck, dass es vielleicht mit Rücksicht

auf den ausserordentlichen Werth, welchen der Besitz der Bahnhofsanlagen und des seinerzeit dafür ausgewiesenen Areals jederzeit für Hamburg habe, rationeller gewesen wäre, diesen Theil wie bisher zu einer festen Summe zu verpachten und nicht bei dem im Uebrigen einer Verpachtung vorzuziehenden Verkauf der Hamburg-Bergedorfer Bahn miteinzuschliessen; umsomehr, als man sich im Allgemeinen der Ueberzeugung nicht verschliessen konnte, dass der im Vertrage stipulirte Kaufpreis für die Gesammtanlage u. w. d. a. weder dem effectiven Werth des Objects entspricht, noch ein günstiges Aequivalent für die bisher daraus gezogene Rente bietet. Es musste der Ausschuss jedoch zugestehen, dass die diesseitige Regierung, wollte sie zu einer freundschaftlichen Verständigung mit Preussen gelangen, nach Lage der Verhältnisse zu Opfern gezwungen sein würde. . . ,

Der Ausschuss glaubte auch betonen zu müssen, dass die finanziellen Opfer sowie die weitgehenden Verzichte und Zugeständnisse, welche die Verträge Hamburg auferlegen, nur gebracht werden in dem Vertrauen, dadurch von Preussen mindestens das Mass von Berücksichtigung zu erlangen, welches die Stellung Hamburgs als erster Deutscher Handels- und Hafenplatz und zugleich als hervorragender continentaler Welthandelsplatz zur Bewahrung seiner Stellung und besten Erfüllung seiner Aufgabe verlangt. Sichern auch die vielfach glückliche Gemeinsamkeit des localen Interesses mit den allgemeinen vaterländischen Interessen im Eisenbahnverkehr, sowie die dem Verkehr dienende bedeutende Wasserstrasse Hamburg gegen dauernde Beeinträchtigung, so bedauert der Ausschuss doch die ungenügende Gewähr für die richtige Würdigung und jederzeitige Berücksichtigung der in Frage stehenden bedeutenden Interessen in den Verträgen selbst.

Wenn der Ausschuss daher die Annahme der Verträge, so wie sie geschlossen, dennoch empfiehlt, so leitet ihn dabei die Ueberzeugung, dass die Preussische Eisenbahnpolitik ihre Aufgabe und ihren Zweck hauptsächlich, wenn nicht ausschliesslich in der Förderung der Wohlfahrt des ganzen Reiches suchen will und soll, dabei eine gebührende Rücksichtnahme auf die grossen Interessen des ersten Deutschen Handelsplatzes, der zweitgrössten Stadt im Reiche, von der Einsicht und Bundesfreundlichkeit der leitenden Organe wohl erwartet werden darf.

Schliesslich wird erwähnt, dass eine ganze Reihe von Detailfragen, beispielsweise die in Betracht kommenden Deichverhältnisse, die Communalbesteuerung in Bergedorf, verschiedene bestehende locale Verkehrsverhältnisse, die Rechtsverhältnisse der Prioritätsgläubiger etc. den Ausschuss beschäftigt haben, auch mit den Senatscommissaren erörtert sind und, soweit dies erforderlich, bei den nothwendigen Ausführungsverhandlungen unzweifelhaft werden specieller berücksichtigt werden. Diese Details berühren jedoch direct den Inhalt der Verträge wenig und können auch die Entscheidung über diese nicht beeinflussen. („Hamb. Corresp.")

Auf die Tagesordnung der ausserordentlichen Generalversammlung der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft, welche am 31. März stattfindet, wird, wie der „Berl. B. C." vernimmt, u. A. auch der Antrag gestellt werden, aus dem Prioritätenfonds 300 000 *M.* für den Bau der Ostpriegnitz-Bahn zu bewilligen. Die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft hat in dieser Richtung ein moralisch bindendes Versprechen bereits ertheilt, welches indess noch der Genehmigung durch die Generalversammlung bedarf. — Was die Chancen der Annahme des Verstaatlichungsvertrages in der Generalversammlung vom 31. März anlangt, so erscheint es, als ob der grösste Privatactionär der Bahn, Graf Bernstorff, mindestens keine Opposition gegen die Verstaatlichung machen, sondern äusserstenfalls seine Actien unvertreten lassen wird. Eine grosse ausländische religiöse Gemeinschaft, welche in Besitz eines sehr erheblichen Actienpostens ist, wird für die Verstaatlichung unter den proponirten Bedingungen stimmen lassen. Ebenso sind die Hamburger Grossactionäre entschlossen, die Verstaatlichungsofferte anzunehmen, und es wird kaum daran zu zweifeln sein, dass in der Generalversammlung am 31. März die Verstaatlichung die erforderliche Dreiviertel-Majorität erhalten wird.

Oels-Gnesener Eisenbahn.

Am Sonnabend, den 23. d. Mts., hat in Breslau die Generalversammlung der Oels-Gnesener Eisenbahn stattgefunden, in welcher der Antrag auf Verstaatlichung des Unternehmens mit sehr grosser Majorität angenommen wurde. Es wurden 46 Stimmzettel abgegeben, welche 16 177 Stimmen repräsentirten; für Verstaatlichung der Oels-Gnesener Eisenbahn durch pure Annahme des Vertragsentwurfs stimmten 14 901, gegen den Antrag 1 276 Stimmen. Die erforderliche Zweidrittel-Majorität betrug 10 785, dieselbe war also wesentlich überschritten. Von den Stammactien stimmten 8 634 für, 200 gegen, von den Stammprioritäten 6 267 für, 1 076 gegen den Antrag.

Der „B. B. C." giebt folgende Daten über die also in Staatsbesitz übergehende Bahn: Die Oels-Gnesener Eisenbahn war laut Concession vom 17. Juni 1872 erbaut worden. Die Eröffnung der Bahn erfolgte am 30. Juni 1875. Die Versuche, die im Jahre 1874 gemacht wurden, die Bahn mit der Rechte-Oder-Uferbahn zu fusioniren, schlugen fehl. Die Begebung der Titres der Gesellschaft war nicht mehr geglückt, und als wegen Abwickelung der Baucontracte resp. des Finanzirungsconsortiums die Stammprioritäten am 21. Februar 1876 an der Börse formell verkauft wurden, übernahm sie das alte Consortium unter Führung der Seehandlung zu einem Course von 31 pCt. Vier Jahre später, im Januar 1880, führte ein Consortium die Stammprioritäten zum Course von 41 an der Börse ein. Die Actien werden erst seit Juli 1881 an der Börse gehandelt. Die für die Stammprioritäten vertheilten Dividenden betrugen 1½ pCt. pro 1881 und 2 pCt. pro 1882. Pro 1883 wird wohl eine Dividende von über 3 pCt. gezahlt werden. Die Stammactien haben natürlich, da die Stammprioritäten noch niemals voll verzinst wurden, nie eine Dividende erhalten. — Die Bahn hat eine Länge von 161,76 km. Das Stammprioritätencapital beträgt 13 950 000 *M.*, das Stammactiencapital 5 250 000 *M.*, ausserdem sind 3 Millionen Mark Prioritätsobligationen vorhanden.

Braunschweigische Bahnen.

Wie die „Magd. Ztg." mit aller Bestimmtheit meldet, sind die Verhandlungen Preussens und Braunschweigs in Sachen der jetzigen und der projectirten Braunschweigischen Bahnen zum Abschluss gekommen. Die Abmachungen bedürfen nur noch der Genehmigung des Braunschweigischen Landtages.

Weimar-Geraer Eisenbahngesellschaft.

Das „L. T." schreibt: Wie wir hören, sind augenblicklich Verhandlungen zwischen der Königl. Eisenbahndirection Erfurt und der Verwaltung der Weimar-Geraer Eisenbahn im Zuge, welche die Einrichtung des Gemeinsamkeitsbetriebes auf den Anschlussbahnhöfen Weimar und Gera betreffen.

Eisenbahn Schwarza-Blankenburg.

Am 18. d. Mts. sind die Erdarbeiten auf der Baustrecke der Eisenbahn von Schwarza nach Blankenburg in Angriff genommen worden.

Eisenbahnproject Reuth-Gefell-Lobenstein.

Wie das „G. T." mittheilt, wird die Betheiligung Preussens an dem Bau dieser Bahn die Summe von 148 000 *M.* nicht überschreiten. Von Reuss j. L. würden daher weit über 2 000 000 *M.* aufzubringen sein, da das Baucapital auf etwa 2 500 000 *M.* berechnet ist. Hiernach sind die Aussichten nicht sehr günstig für das Zustandekommen der Bahn, da die Reussische Regierung schwerlich eine so hohe Summe bewilligen wird. Es ist jedoch noch zu berücksichtigen, dass Sachsen sich für die Bahn interessirt, und dass jedenfalls von der Sächsischen Regierung ein förderndes Eingreifen zu erwarten steht, ebenso wie durch die Initiative Sachsens das Project Schönberg-Schleiz verwirklicht worden ist.

Elektrische Eisenbahn nach dem Riesengebirge.

Sicherem Vernehmen nach, so schreibt die „Post aus dem Riesengebirge", beabsichtigt ein Consortium von Privatunternehmern nach verschiedenen Punkten des Riesengebirges elektrische Bahnen anzulegen. So von Krummhübel nach der Koppe, von Hermsdorf nach dem Kynast, nach Petersdorf etc. Die generelle Genehmigung soll ertheilt, auch die Vorarbeiten sollen soweit vollendet sein, dass mit dem Bau der Strecke nach dem Kynast so zeitig begonnen werden kann, dass dieselbe zur Hochsaison bereits betriebsfähig sein wird. Von der Rentabilität dieser Strecke soll es demnächst abhängen, ob auch noch die weiter projectirten Strecken zur Ausführung gelangen.

Statistik der Güterbewegung.

Der Statistik der Güterbewegung tritt vom 1. April 1884 auch die Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatsbahnen bei.

Verstaatlichte Eisenbahnen.

Oberschlesische Eisenbahn. In das Handelsregister des Amtsgerichts Breslau sind nunmehr unterm 19. cr. auch diejenigen Beschlüsse der Generalversammlung eingetragen worden, zufolge deren der Uebergang des obigen Unternehmens an den Staat erfolgt.

Rechte-Oder-Uferbahn. Die Beschlüsse der letzten Generalversammlung betr. den Uebergang der Bahn an den Staat sind in das Breslauer Handelsregister eingetragen.

Den Abmachungen über gegenseitige Wagenbenutzung treten ab 1. März a. cr. die Altona-Kieler, die Rechte-Oder-Ufer, die Breslau-Schweidnitz-Freiburger und die Posen-Creuzburger Bahn bei.

Thüringische Eisenbahn. Der bis Ende März cr. zugelassene Umtausch der Stammactien Lit. B. Ser. A. ward noch über diesen Termin hinaus bis auf Weiteres gestattet.

Berliner Stadtbahn.

Nach Bestimmung der Königlichen Direction können ab 1. April cr. die Inhaber von Fernverkehr-Billets für die I., II. und III. Wagenclasse auf irgend einer der Stationen der Berliner Stadtbahn den Fernzug verlassen und auf Grund ihrer Fernbillets mit einem Stadtzuge bis zur Billet-Bestimmungsstation bezw. nach einer in der Fahrtrichtung vor derselben gelegenen Stadtbahn-Haltestelle weiterfahren. Inhaber von Billets I. Classe werden, da die Stadtzüge Wagen dieser Classe nicht führen, hierbei auf die II. Classe des Stadtzuges verwiesen. Eine Umexpedirung

etwaigen nach der betreffenden Fernstation expedirten Gepäcks findet in solchem Falle nicht statt.

Aus der Budget-Commission.

Pommersche Centralbahn. Die Budget-Commission des Abgeordnetenhauses beschloss, dem Abgeordnetenhause vorzuschlagen, über Petitionen von Actionären der Pommerschen Centralbahn, welche eine nachträgliche Zahlung vom Staate verlangen, weil der Staat die Bahn zu einem sehr billigen Preise im Concurse erworben habe, zur Tagesordnung überzugehen.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft hat, nach dem „Mainz. A.", den Beschluss gefasst, für den ganzen Umfang ihres Unternehmens eine Betriebs-Krankencasse zu errichten, die mit dem allgemein festgesetzten Einführungstermin — 1. December d. J. — ins Leben treten und ihren Sitz in Mainz nehmen wird. Diese Casse wird eine grosse Ausdehnung erhalten, indem es sich um ca. 3 000 versicherungspflichtige Personen handelt, welche an Lohn oder Gehalt pro Jahr mindestens 2 Millionen Mark beziehen. Die Jahreseinnahme der Krankencasse (Beiträge der Mitglieder und Zuschuss des Unternehmers) wird sich unter Zugrundelegung des gesetzlichen Maximalsatzes auf ca. 60 000 ℳ belaufen. Bei der ansehnlichen Zahl der Versicherungspflichtigen werden aber auch die Leistungen der Casse nicht unbedeutende sein, da neben den Kranken- resp. Sterbegeldern freie ärztliche Behandlung und freie Verabreichung von Arzneimitteln etc. zu gewähren ist.

Scharzfeld-Lauterberg-Andreasberg.

Der Eröffnung der Bahnstrecke Scharzfeld - Lauterberg wird, nach der „M. Ztg.", bereits am 1. April entgegengesehen.

Ausstellung von Feldeisenbahn-Constructionen.

In der Maschinenhalle des landwirthschaftlichen Museums in Berlin ist gegenwärtig eine Ausstellung von Feldeisenbahn-Constructionen veranstaltet, welche von allgemeinem Interesse ist, da die verlegbaren Feldbahnen gegenwärtig immer mehr Anwendung finden. Gewissermassen die Urconstruction dieser Bahnen repräsentirt das Spaldingsystem (Spalding-Jahnkow bei Langenfelde in Pommern). Man findet ausserdem die Systeme von: R. Dolberg-Rostock, Saniter-Rostock, Ohrenstein & Koppel-Berlin, Dietrich-Berlin (Nordufer No. 3) und Fr. Hoffmann-Berlin (Kesselstrasse No. 7) ausgestellt. Die letzterwähnten Schienenbahnen zeichnen sich durch die Verwendung des Stahls etc. aus. Ebenso wie die einzelnen ausgestellten Systeme, bieten die Specialconstructionen der Weichen, Fahrzeuge etc. viel Interessantes. Ein ausführlicheres Referat über diese Ausstellung werden wir in nächster Nummer mittheilen.

Preussische Staatseisenbahnen: Personalien.

Versetzt sind zum 1. März d. J.: Regierungs- und Baurath Kricheldorf, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirection (rechtsrheinische) in Köln, als Director an das Königliche Eisenbahnbetriebsamt (Posen-Creuzburg) in Posen; Regierungs- und Baurath Naumann, Director des Königlichen Eisenbahnbetriebsamts in Danzig, in gleicher Diensteigenschaft an das Königliche Eisenbahnbetriebsamt (Breslau-Dzieditz) in Breslau; Regierungs- und Baurath Gutmann, ständiger Hülfsarbeiter bei dem Königlichen Eisenbahnbetriebsamt in Nordhausen, an die Königliche Direction der Breslau-Freiburger Eisenbahn in Breslau; Regierungs- und Baurath Schilling, ständiger Hülfsarbeiter bei dem Königlichen Eisenbahnbetriebsamt in Dortmund, an die Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische) in Köln; Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspector Frankenfeld, ständiger Hülfsarbeiter bei dem Königlichen Eisenbahnbetriebsamt (Main-Weser-Bahn) in Cassel, in gleicher Diensteigenschaft an das Königliche Eisenbahnbetriebsamt (Posen-Creuzburg) in Posen; Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspector Bartels, ständiger Hülfsarbeiter bei dem Königlichen Eisenbahnbetriebsamt Berlin (Directionsbezirk Erfurt), in gleicher Diensteigenschaft an das Königl. Eisenbahnbetriebsamt (Breslau - Dzieditz) in Breslau, Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspector Darup, ständiger Hülfsarbeiter bei dem Königlichen Eisenbahnbetriebsamt (Hannover-Rheine) in Hannover, in gleicher Diensteigenschaft an das Königliche Eisenbahnbetriebsamt in Danzig; Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspector Schmidt, Vorsteher der Bauinspection Hannover-Kreiensen in Hannover, als ständiger Hülfsarbeiter an das Königliche Eisenbahnbetriebsamt (Hannover-Rheine) daselbst.

Director Albert v. Jäger †.

Mit dem, wie mitgetheilt, am 19. d. M. unerwartet rasch verstorbenen Eisenbahndirector Albert v. Jäger ist, wie die „Pfälzer Ztg." schreibt, eine edle Natur aus dem Leben geschieden. Geboren am 23. November 1814 zu Speyer als Sohn des Professors und späteren Hofraths Georg v. Jäger — der in Düren geboren war — zeichnete sich der jetzt Dahingeschiedene durch ebenso grossen Verstand wie Herzensgüte aus. Als Regierungsaccessist trat er im Jahre 1844 in den Dienst der Pfälzischen Eisenbahnen und widmete fast 40 Jahre hindurch seine ganze Kraft der Ausbildung und später der Leitung dieser wichtigen Verkehrsunternehmung. Rasch wurde er zweiter Director, und als Paul v. Denis nach München zog, um die Ostbahn zu bauen, erhielt Albert Jäger die erste Directorstelle. Mit unermüdlicher Arbeitskraft, vollständiger Hingabe an die Interessen der Gesellschaft, unbestechlicher Loyalität und Gewissenhaftigkeit waltete er seines Amtes, streng im Dienst, wie nothwendig, mild und gerecht in der Behandlung der Personen und Dinge. Im Jahre 1862 wurde er zum Königlichen Regierungsrath, im Jahre 1880 zum Königlichen Regierungsdirector ernannt. Unter den zahlreichen Auszeichnungen, welche seine Brust schmückten, sei besonders der Civilverdienstorden erwähnt, wodurch er im Jahre 1870 den persönlichen Adel erwarb, und der Preussische Kronenorden am Erinnerungsband, durch welchen die Preussische Regierung die ausgezeichneten Leistungen der Pfälzischen Eisenbahnen im Krieg von 1870/71 anerkannte. Eine leichte Erkältung, die er sich vor einigen Tagen zuzog und die sich verhängnissvoll entwickelte, hat nunmehr seinem Leben rasch ein Ziel gesetzt. Mit ihm verliert die Pfalz nicht nur einen hervorragend tüchtigen Beamten, die Anstalt, welcher er vorstand, einen ausgezeichneten Leiter, die Familie den besten und edelsten Vater, seine Freunde, die ihm allerdings grösstentheils vorausgegangen sind, einen treuen Freund. Auch das Pfälzische Musikleben wird die Lücke schmerzlich empfinden, die sein Tod gerissen. Weit bekannt waren die gastlichen Abende, die in seinem Hause der Pflege der Musik gewidmet wurden. Wie manches aufstrebende Talent ist dort ermuntert und gefördert worden! Die classische Musik besonders wurde dort eifrig gepflegt, und wenn dieselbe in der Pfalz wieder eine Stätte gefunden, so dankt sie es ganz besonders der Thätigkeit des verstorbenen Eisenbahndirectors v. Jäger. Auch der katholische Kirchenbau in Ludwigshafen fand in dem Verstorbenen einen eifrigen Förderer.

Niederländische Tramways.

Uebersicht der Betriebsergebnisse pro 1882.

1. Niederländische Tramway-Gesellschaft. a) Veenwouden-Dokkum, eröffnet 5/10. 80; b) Dokkum-Bergumerdam, eröffnet 19/9. 81; c) Sneck-Bolsward, eröffnet 11/1. 82; d) Bolsward - Harlingen, eröffnet 8/8. 82; e) Joure - Heerenveen, eröffnet 26/3. 82; f) Heerenveen-Gorredyk, eröffnet 23/8. 82. Betriebslänge 69 km eingeleisig, Spurweite 1,435 m, Pferde- und Dampfbetrieb. Betriebsmaterial: 10 Locomotiven, keine Pferde, 17 Personen- und 23 Lastwagen. Verkehr: 265 127 Personen und 22 136,887 t Güter; ausserdem wurden befördert 49 Wagenladungen, 549 Stück Vieh und 31 Hunde. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 74 369 fl., aus dem Güterverkehr 14 077 fl.; überhaupt 96 101 fl.

2. Erste Groninger Tramway-Gesellschaft. a) Wildervank-Zuidbroek, eröffnet 18/8. 80; b) Stadskanaal-Wildervank, eröffnet 26/5. 81. Betriebslänge 25 km eingeleisig und 1,6 km zweigeleisig, Spurweite 1,41 m, Pferdebetrieb. Betriebsmaterial: 39 Pferde, 13 Personen- und 4 Lastwagen. Verkehr: 272 745 Personen und 1,178 t Güter. Einnahmen: aus dem Personenverkehr 52 473 fl., aus dem Güterverkehr 2 503 fl.; überhaupt 54 976 fl.

3. Société anonyme des Tramways de Groningue. Stadtbahnen. Betriebslänge: 4,9 km eingeleisig, eröffnet 12/7. resp. 15/8. 80, Spurweite 1,41 m, Pferdebetrieb. Betriebsmaterial: 14 Pferde und 7 Personenwagen. Verkehr: 173 942 Personen. Einnahmen: 18 663 fl.

4. Dampftramway-Gesellschaft „Oldambt". Winschoten-Finsterwolde-Scheemda, eröffnet 17/9. 82. Betriebslänge 24 km eingeleisig, Spurweite 1,065 m. Betriebsmaterial: 6 Locomotiven, 8 Personen- und 15 Güterwagen. Verkehr: 43 063 Personen und 1 035 t Güter. Einnahmen: 5 202 fl. aus dem Personenverkehr, 936 fl. aus dem Güterverkehr; überhaupt 6 139 fl.

5. Arnhemer Tramway-Gesellschaft. a) Arnhem-Velp, eröffnet 3/5. 80; b) Arnhemer Ringbahn, eröffnet 28/5. 80. Betriebslänge 8,845 km eingeleisig, Spurweite 1,435 m, Pferdebetrieb, 16 Personenwagen, 758 000 Personen, 75 735 fl.

6. Geldersche Dampftramway-Gesellschaft. a) Dieren - Doesborgh - Doetinchem, eröffnet 27/6. 81; b) Doetinchem-Terborg, eröffnet 28/8. 82. 24 km eingeleisig, Spurweite 0,75 m, 6 Locomotiven, 7 Personen- und 35 Güterwagen, 201 000 Personen, 13 000 t Güter, 43 731 fl. aus dem Personenverkehr, 17 440 fl. aus dem Güterverkehr; überhaupt 61 171 fl.

7. Dampftramway Ede-Wageningen. Eröffnet 1/2. 82. 7,27 km eingeleisig, Spurweite 1,435 m, 5 Locomotiven, 7 Personen- und 3 Güterwagen, 100 257 Personen und 2,657 t Güter, 21 503 fl. aus dem Personenverkehr, 4 548 fl. aus dem Güterverkehr; überhaupt 26 051 fl.

8. Stichtsche Tramway-Gesellschaft. Utrecht-Zeist. 11,8 km eingeleisig, Spurweite 1,435 m, Pferdebetrieb, 45 Pferde, 12 Personenwagen, 273 882 Personen, 65 459 fl.

9. Ost-Dampftramway-Gesellschaft. Zeist-Driebergen, eröffnet 15/6. 82. 4,5 km, Spurweite 1,067 m, Pferdebetrieb, 5 Pferde, 3 Personenwagen, 53 300 Personen, 6 768 fl.

10. Amsterdamer Omnibus-Gesellschaft. Stadtbahnen. 7 739,11 m eingeleisig und 7 791,52 m zweigeleisig, Spur

weite 1,42 m, 433 Pferde, 88 Personenwagen, 7 396 562 Personen, 787 370 fl.

11. Dampftramway Amsterdam-Sloterdyk. Eröffnet 22/8. 82. 2,5 km, Spurweite 1,435 m, 2 Locomotiven, 2 Personen- und 1 Güterwagen, 37 772 Personen, 3,230 t Güter, 4 318 fl. aus dem Personenverkehr, 18 fl. aus dem Güterverkehr (seit 1/11. 82); überhaupt 4 336 fl.

12. Gooische Dampftramway-Gesellschaft. a) Amsterdam-Muiden, eröffnet 18/5., 22/7. und 20/8. 81; b) Naarden-Laren und Huizen-Hilversum, eröffnet 15/4. 82. 37,4 km eingeleisig und 0,7 km zweigeleisig, Spurweite 1,435 m, 10 Locomotiven, 41 Personen- und 17 Güterwagen, 125 557 fl. aus dem Personenverkehr, 6 065 fl. aus dem Güterverkehr; überhaupt 131 622 fl.

13. Haarlemer Tramway-Gesellschaft. Stadtbahnen. 1 742 km ein- und 0,563 km zweigeleisig, Spurweite 1,415 m, Pferdebetrieb, 10 Personenwagen, 494 718 Personen, 45 441 fl.

14. Dampftramway Beverwyk-Wyk aan Zee. Eröffnet 25/5. 82. 4,86 km eingeleisig, Spurweite 1,435 m, 3 Locomotiven, 4 Personen- und 10 Güterwagen, 42 054 Personen, 29,906 t Güter, 7 099 fl. aus dem Personenverkehr, 2 348 fl. aus dem Güterverkehr; überhaupt 9 446 fl.

15. Rotterdamer Tramway-Gesellschaft. a) Stadtbahnen; b) Rotterdam-Kralingen; c) Rotterdam-Delfshaven-Schiedam (eröffnet 12/1. resp. 5/5. 82). Pferde- und Dampfbetrieb, 15 km ein- und 2 km zweigeleisig, 8 Locomotiven, 71 Personen- und 3 Güterwagen, 3 948 747 Personen, 173,4 t Güter, 351 496 fl. aus dem Personenverkehr, 778 fl. aus dem Güterverkehr; überhaupt 352 274 fl.

16. Schielandsche Tramway-Gesellschaft. Rotterdam-Hillegersberg, eröffnet 29/12. 82. 4,131 km ein- und 0,302 km zweigeleisig, Spurweite 1 m, Pferdebetrieb, 4 Personenwagen, 1 002 Personen, 208 fl.

17. Haag'sche Tramway-Gesellschaft. a) Haag-Delft; b) Haag-Scheveningen; c) Stadtbahnen. 30,050 km ein- und 7,4 km zweigeleisig, Spurweite 1,445 m, Pferdebetrieb, 76 Personenwagen, 2 335 604 Personen, 39,390 t Güter, 332 360 fl. aus dem Personenverkehr, 788 fl. aus dem Güterverkehr; überhaupt 333 148 fl

18. Niederländische Rheinbahn-Gesellschaft. Haag-Scheveningen. 4,75 km zweigeleisig, Spurweite 1,435 m, Dampfbetrieb, 12 Locomotiven, 18 Personen- und 6 Güterwagen, 606 905 Personen, 963 t Güter, 73 703 fl. aus dem Personenverkehr, 1 534 fl. aus dem Güterverkehr; überhaupt 75 237 fl.

19. Westlandsche Tramway-Gesellschaft. Haag-Loosduinen, eröffnet 24/6. 82. 5,240 km, Spurweite 1,435 m, Dampfbetrieb, 3 Locomotiven, 10 Personen- und 9 Güterwagen, 122 569 Personen, 16 512 fl.

20. Leiden'sche Tramway-Gesellschaft. Stadtbahn. 3,850 km eingeleisig, Spurweite 1,435 m, Pferdebetrieb, 10 Personenwagen, 314 674 Personen, 30 197 fl.

21. Dampftramway Gouda-Bodegraven. Eröffnet 18/5. 82. 8,870 km ein- und 0,207 km zweigeleisig, Spurweite 0,75 m, 3 Locomotiven, 5 Personen- und 5 Güterwagen, 52 589 Personen, 11 793 fl.

22. Dordrechtsche Tramway-Gesellschaft. Stadtbahn. 1,8 km eingeleisig, Spurweite 1,435 m, Pferdebetrieb, 6 Pferde, 3 Personenwagen, 98 820 Personen, 1 475 Colli Güter, 10 029 fl.

23. Ysel Dampftramway-Gesellschaft. Leiden-Voorschoten, eröffnet 7/12. 82. 6,270 km eingeleisig, Spurweite 1,067 m, 4 Locomotiven, 4 Personen- und 2 Güterwagen, 2 400 Personen, 495 fl.

24. Nord-Südholländische Dampftramway-Gesellschaft. Haarlem-Oegstgeest-Leiden, eröffnet 1/7. 81. 28 km eingeleisig, 1,435 m Spurweite, 7 Locomotiven, 20 Personen- und 8 Güterwagen, 333 276 Personen, 73 355 fl. aus dem Personenverkehr, 2 273 fl. aus dem Güterverkehr; überhaupt 75 628 fl.

25. Rynlandsche Dampftramway-Gesellschaft. Leiden-Oegstgeest-Katwyk, eröffnet 4/6. 81. 8,5 km ein- und 0,5 km zweigeleisig, Spurweite 1,435 m, 5 Locomotiven, 10 Personen- und 7 Güterwagen, 274 840 Personen, 428,385 t Güter, 39 120 fl. aus dem Personenverkehr, 2 081 fl. aus dem Güterverkehr; überhaupt 41 201 fl.

26. Dampftramway Middelburg-Vlissingen. 7,674 km ein- und 0,547 km zweigeleisig, eröffnet 1/8. 81, Spurweite 1,44 m, 2 Locomotiven, 6 Personen- und 2 Güterwagen.

27. Dampftramway Herzogenbusch-Helmond. Eröffnet December 1881. 6,5 km eingeleisig, 1,067 m Spurweite, Dampf- und Pferdebetrieb, 3 Locomotiven, 10 Pferde, 14 Personen- und 6 Güterwagen, 325 950 Personen, 3,251 t Güter, 29 145 fl. aus dem Personenverkehr, 2 403 fl. aus dem Güterverkehr; überhaupt 33 809 fl.

28. Nordbrabantische Dampftramway-Gesellschaft. a) Tilburg-Waalwyk mit Zweigbahn nach Kaatsheuvel und Bahnhof Tilburg-Heuvel, eröffnet 15/7. bezw. 1/10. 81; b) Heuvel-Koningshoeven, eröffnet 1/10. 82. 27 km ein- und 1,2 km zweigeleisig, Spurweite 1,067 m, 5 Locomotiven, 9 Personen- und 13 Güterwagen, 138 336 Personen, 35 857 fl. aus dem Personenverkehr, 13 871 fl. aus dem Güterverkehr; überhaupt 49 728 fl.

29. Süd-Dampftramway-Gesellschaft. 1. Breda-Oosterhout; 2. Oosterhout-Geertruidenberg; 3. Oosterhout-Dongen, eröffnet 28/9. 80 bezw. 1/7. und 26/9. 81, 25 km eingeleisig, 1,067 m Spurweite, 6 Locomotiven, 16 Personen- und 14 Güterwagen, 195 020 Personen, 49 268 fl. aus dem Personenverkehr, 14 434 fl. aus dem Güterverkehr; überhaupt 63 702 fl.

30. Dampftramway Bergen op Zoom-Tholen. Eröffnet 15/9. 82. 7,5 km ein- und 0,5 km zweigeleisig, Spurweite 1,067 m, 2 Locomotiven, 5 Personen- und 6 Güterwagen, 27 143 Personen, 6 188 fl.

31. Aachen-Mastrichter Gesellschaft. Kerkrade-Simpelveld. 8 km eingeleisig, Spurweite 1,435 m, Dampfbetrieb, 1 Locomotive, 8 Güterwagen, 25 570 t Güter, 13 945 fl.

Aus Russland.

Vorschriften über die Verantwortlichkeit der Eisenbahnen für die Unversehrtheit der Transporte.

Im Zusammenhange mit der bereits in No. 12 dieser Zeitung gebrachten Nachricht über die Haftpflicht der Eisenbahngesellschaften für den Verderb der von denselben beförderten Waaren, hat nun das Communicationsministerium folgende Vorschriften in dieser Angelgenheit ausgearbeitet: 1. Die Eisenbahnen sind für das Verderben oder den Verlust der Waare verantwortlich, sobald sie nicht nachweisen, dass der Schaden durch Schuld der über die Waare verfügenden Person, sei es zufolge mangelhafter Verpackung oder schlechter Beschaffenheit der Waare entstanden ist, oder auch, wenn die Waare leicht verderblich ist; 2. diejenigen Transporte, welche im Verlaufe von 20 Tagen nach Ankunft derselben dem Adressaten von der Bestimmungsstation nicht verabfolgt worden, werden als verloren gegangen betrachtet; 3. nach erfolgter Abnahme kann der Empfänger der Waare nur dann Ansprüche an die Bahn machen, wenn die Beschädigungen beim Empfange der Waare nicht bemerkt werden konnten. In einem solchen Falle ist der Abnehmer verpflichtet, spätestens in 3 Tagen nach Empfang der Waare seine Ansprüche geltend zu machen, sowie auch nachzuweisen, dass die Beschädigung während der Beförderung der Waare erfolgt ist.

Waarenmagazine.

Nach dem neuen Reglement, welches vom Ministerium der Communicationen in Gemeinschaft mit dem Justiz- und Finanzministerium für Waarenmagazine ausgearbeitet wurde, sind dieselben zu folgenden Operationen berechtigt: 1. Waaren gegen Aushändigung von Quittungen oder Warrants aufzubewahren; 2. die auf Lager genommenen Waaren zu versichern, den Zoll dafür zu entrichten und weiter zu befördern; 3. Vorschüsse auf die Warrants zu gewähren und die in Commission übernommenen Waaren zu verkaufen. Die Vornahme des Kaufs oder Verkaufs von Waaren auf eigene Rechnung ist dagegen den Magazinen unbedingt verboten. Das neue Gesetz soll eine Grundlage bei der beabsichtigten Concessionirung des Ustaws für die Compagnie der Getreideelevatoren bilden, deren Project ein den betreffenden Regierungskreisen eine günstige Aufnahme gefunden und in nächster Zeit zur Ausführung gelangen. Bei Errichtung oben erwähnter Magazine durch Actiengesellschaften ist die Bestätigung des Ministercomités erforderlich. Wenn dagegen die Errichtung solcher Lager von einzelnen Personen unternommen wird, so ist zu diesem Zweck nur die Genehmigung des Finanzministeriums erforderlich. In beiden Fällen muss aber eine Caution hinterlegt werden, welche einem Betrage von 5 pCt. des Grundcapitals entsprechen soll.

Moskauer Ringbahn.

Das Ministerium der Communicationen hat das Project der Moskauer Ringbahn genehmigt. Dieselbe soll nach dem Muster der Berliner Ringbahn erbaut werden und alle gegenwärtig bestehenden Bahnhöfe, sowie die um Moskau belegenen grösseren Landsitze und Fabriken sowohl untereinander, als auch mit dem Centrum der Stadt verbinden. Der Bau dieser Bahn soll sofort nach Aufbringung des nöthigen Capitals in Angriff genommen werden.

Gefährdung eines Eisenbahntransports. Anstellung.

v. O. **Inwieweit ist der Strafrichter zur Prüfung der Frage berufen, ob eine Anstellung zur Leitung von Eisenbahnfahrten oder zur Aufsicht über die Bahn oder den Beförderungsbetrieb vorschriftsmässig erfolgt ist?** — Aus den Entscheidungsgründen: „Es unterliegt keinem Bedenken und wird von der Revision auch nicht in Zweifel gezogen, dass das Eisenbahn-Betriebsamt Thorn zu Anstellungen der hier in Frage kommenden Art (als interimistischer Stationsverwalter) im Allgemeinen und örtlich für die fragliche Stelle zuständig war. Weiter hinaus unterliegt die Anstellung nicht der richterlichen Prüfung, namentlich nicht nach der Richtung hin, ob in Betreff des Angestellten

die für die Anstellung vorgeschriebenen Befähigungsnachweise erbracht sind. Denn es existirt keine Rechtsnorm, nach welcher eine von der sachlich und örtlich zuständigen Behörde verfügte Anstellung als Anstellung im Sinne des § 316 Str.-G.-Bs. aus dem Grunde nicht gelten dürfte, weil die Anstellungsbehörde bei der Auswahl der angestellten Person gegen Grundsätze des Verwaltungsrechts oder gegen Dienstanweisungen einer vorgesetzten Behörde gefehlt hätte. Es liegt somit ausserhalb des Bereichs der richterlichen Prüfung, ob nach den vom Bundesrath erlassenen Bestimmungen über die Befähigung der Bahnpolizei-Beamten und Locomotivführer (Centralbl. f. d. Deutsche Reich 1878 S. 364, 1881 S. 172) oder nach dem in Ausführung dieser Bestimmungen an die Eisenbahndirection zu Bromberg ergangenen, von dieser dem Betriebsamte Thorn mitgetheilten Erlasse des Preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 31. October 1881 der Angeklagte, als Zugführer, bevor er eine Prüfung zum Stationsbeamten bestanden, mit der selbstständigen Wahrnehmung der Functionen eines Stationsbeamten, auch nicht vorübergehend in Nothfällen, betraut werden durfte. — Unerheblich ist auch die von dem Vertheidiger in dem Verhandlungstermin erörterte Frage, wie die Sachlage zu beurtheilen wäre, wenn der Angeklagte unter Hinweis auf Befähigungsmängel den Auftrag abgelehnt und dessenungeachtet den Befehl zur Uebernahme desselben erhalten hätte; denn nach der Feststellung des ersten Richters hat der Angeklagte die Anstellung ohne Widerrede angenommen und damit die aus derselben erwachsenden Pflichten freiwillig übernommen. — Der Vertheidigung ist zwar zuzugeben, dass eine Pflichtvernachlässigung und damit der Thatbestand des § 316 Abs 2 des Str.-G.-Bs. ausgeschlossen wäre, wenn der Angeklagte, ohne dass ihm eine Verschuldung zur Last fiele, vollständig ausser Stande gewesen wäre, diejenige Pflicht, um welche es sich handelt, zu erkennen oder zu erfüllen. Unzutreffend ist aber die Ausführung, dass der erste Richter von einer entgegenstehenden Auffassung ausgegangen sei oder doch unzulässiger Weise unterlassen habe, sich über diesen Punkt zu äussern. Die Pflichtvernachlässigung ist darin gefunden, dass Angeklagter vor Ausführung der Rangirbewegung von der richtigen Weichenstellung sich nicht überzeugt habe. Inhalts des angefochtenen Urtheils hat der Angeklagte keineswegs behauptet, dass er diese Pflichten nicht gekannt habe, vielmehr den durch die Beweisaufnahme widerlegten Einwand geltend gemacht, dass er die Weichenstellung geprüft und richtig befunden habe. Auch hat er nicht eingewendet, als Zugführer zweifellos auch nicht einwenden können, dass ihm die Befähigung gefehlt habe, die Weichenstellung zu prüfen. Dem Angeklagten konnte daher mit Recht eine Pflichtvernachlässigung zur Last gelegt werden." (Erk. d. II. Strafsen. d. Reichsgerichts vom 16. November 1883 w. O. u. Gen.; Rep. 2502/83; Samml. d. Entscheid. Bd. IX S. 189 flg.)

Literatur.

Der Bau der Bayerischen Eisenbahnen rechts des Rheins, bearbeitet mit Benutzung amtlicher Quellen von Kosmas Lutz, Betriebsingenieur bei der Generaldirection der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten. Mit einer Uebersichtskarte. München und Leipzig, Verlag von R. Oldenbourg. 1883. Preis 7,50 *M.*

Nachdem in der neuesten Zeit in den meisten Europäischen Staaten der Eisenbahnbau insofern in ein neues Stadium getreten ist, als der Bau längerer Hauptbahnen allenthalben ziemlich durchgeführt wurde und nun die Erstellung der Secundärbahnen in den Vordergrund tritt, erscheint es an der Zeit, einen Rückblick auf die geleistete Arbeit zu werfen und zwar umsomehr, als schon die Hälfte derer, die einst bei Erstellung der Eisenbahnen thätig waren, nicht mehr unter den Lebenden weilt und mit diesen Männern eine Summe der werthvollsten Erfahrungen und kostbarsten Erinnerungen unwiderbringlich verloren gegangen ist. Auch in Bayern liegen die Verhältnisse so, dass man bereits auf eine mehr als vierzigjährige Eisenbahn-Bauperiode zurückblicken kann und der Bau eines umfassenden Secundärbahnnetzes jetzt in Angriff genommen worden ist. Wir sehen es daher als ein sehr verdienstvolles Unternehmen des Herrn Verfassers an, dass er (auf Veranlassung des früheren Bayerischen Eisenbahn-Baudirectors v. Röckl) trotz der Unzulänglichkeit der älteren Quellen die schwierige Arbeit durchgeführt hat, welche von Interesse nicht nur für Bayern, sondern auch für weitere Kreise ist, insbesondere für diejenigen, welche ihre Kräfte dem Eisenbahnbau gewidmet haben.

Das Werk, in welchem die Pfälzer Eisenbahnen keine Aufnahme fanden, da eine selbstständige Bearbeitung derselben in Aussicht genommen worden ist, zerfällt in drei Theile, wozu noch als werthvoller Anhang eine Sammlung sämmtlicher bezüglicher Gesetze gegeben ist.

Der erste Theil beginnt mit einer geschichtlichen Entwicklung, welche bis zum Jahre 1825 zurückgreift, resp. zu der Vorstellung des Königlichen Ober-Bergraths Jos. Ritter von Baader, welcher dem Königlich Bayerischen Staatsministerium der Finanzen die Anlage einer grösseren Eisenbahn zur Verbindung des Mains mit der Donau (Donauwörth-Oettingen-Rothenburg-Marktbreit) vorschlug. Führte auch der Vorschlag Baader's nur zur Anlage von Versuchsstrecken im Schlossgarten zu Nymphenburg, so war doch Bayern bekanntlich unter den Deutschen Staaten der erste, welcher zu einer Eisenbahn mit Dampfkraft gelangte, nämlich der vom Königlich Bayerischen Bezirksingenieur Denis im Jahre 1835 erbauten Ludwigsbahn Nürnberg-Fürth. Mit Interesse verfolgt man das aus so kleinen Anfängen zu einem umfassenden Bahnnetz herangewachsene Bayerische Bahnwesen. Als Resultat der vom Verfasser beschriebenen mehr als vierzigjährigen Bauthätigkeit ergiebt sich am Ende des Jahres 1881, mit welchem der historische Ueberblick schliesst, ein in Betrieb befindliches Staatsbahnnetz von 4 233 km Betriebslänge.

Der zweite Theil ist der Baubeschreibung der einzelnen Bahnen gewidmet, wobei unterschieden werden: die eigentlichen Staatsbahnen, die Pachtbahnen (in Betrieb des Staats), die Vicinalbahnen, die vormaligen Ostbahnen und die noch bestehenden Privatbahnen (zu welchen letzteren nur die älteste Deutsche Bahn, die Ludwigsbahn Nürnberg-Fürth gehört).

Der dritte Theil bringt eine umfassende Zusammenstellung des bautechnischen Personals, und zwar ein alphabetisches Verzeichniss der Sectionsvorstände und höheren technischen Beamten bis Mai 1882, sodann eine Zusammenstellung der technischen Beamten der jeweiligen bauleitenden Stelle und ein alphabetisches Verzeichniss von Accordanten, welche grössere Accordloose gebaut haben. Es wird in diesem Verzeichniss unter dem Namen einer jeden einzelnen Person angeführt, in welchen Stellungen dieselbe thätig gewesen ist und was dieselbe im Eisenbahnbau geleistet hat. Wir finden da gar manchen verdienstvollen schon halb vergessenen Namen, welchem ein Denkstein seiner Thätigkeit gesetzt wird.

Möge dem fleissigen Werk die verdiente Anerkennung nicht fehlen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Berichtigungen.

In dem unterm 15. November v. J. publicirten **Ostdeutsch-Ungarischen Verbandtarif** Theil II Heft 2 muss der Frachtsatz für Kleie von Poszony nach Posen auf Seite 111 anstatt 1,72 *M.* 2,72 *M.* und derjenige von Prâcsa nach Posen auf Seite 113 anstatt 1,79 *M.* 2,79 *M.* lauten.

Breslau, den 23. Februar 1884. (510)

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn,
für die übrigen Verbandsverwaltungen.

II. Betrieb.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die an der Strecke Basel-Zell i/W. (Wiesenthalbahn) gelegene, bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete Station Hausen-Raitbach wird vom 1. März d. Js. ab, nach einer Mittheilung der Generaldirection der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, für die unbeschränkte Abfertigung von Gütern und Thieren eröffnet werden. Eine Abfertigung von Fahrzeugen von und nach dieser Station findet dagegen bei Beförderung mit Personenzügen nicht statt.

Berlin, den 25. Februar 1884.

Die geschäftsführende Direction
Simon. (511)

Posen-Creuzburger Eisenbahn. Mit dem 1. März d. J. wird die Güterexpedition Posen der Posen-Creuzburger Eisenbahn aufgehoben und mit der Güterexpedition Posen der Oberschlesischen Eisenbahn vereinigt.

Es findet daher vom genannten Tage ab die Güter-Annahme und -Ausgabe für die bisherige Tarifstation Posen P. C. auf der Güterexpedition Posen O. S. E. statt.

Sämmtliche vor dem 1. März von unserem Güterbahnhofe aus avisirten bis zum 29. Februar, Abends 7 Uhr, nicht abgeholten Güter werden daher vom 1. März ab von der Oberschlesischen Expedition ausgegeben.

Die Tarife von Posen P. C. werden vom 1. März ab auf Posen O. S. übertragen und wird von demselben Tage ab die Ueberführungsgebühr zwischen Posen P. C. einerseits und den Expeditionen Posen O. S. und Posen Märk. Pos. andererseits aufgehoben, so dass nur noch die Ueberführungsgebühr zwischen Posen O. S. und Posen Märk. Pos. bestehen bleibt.

Die Direction. (512)

III. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. ab kommen folgende Nachträge zur Einführung:
a) der Nachtrag 1 zum Local-Vieh- etc. Tarif des Directionsbezirks Frankfurt a/M. vom 1. August 1883;
b) der Nachtrag 7 zum Staatsbahn-Vieh- etc. Tarif vom 1. Januar 1880;
c) der Nachtrag XI zum Reichsbahn-Staatsbahn-Vieh- etc. Tarif vom 20. Januar 1880.

Dieselben enthalten Aenderungen bezw. Ergänzungen der allgemeinen Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement, sowie Aenderung der Tarifvorschriften für nicht auf eigenen Rädern laufende Fahrzeuge. Die betreffenden Tarifnachträge sind durch die Expedition käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist.

Frankfurt a. M., den 21. Februar 1884.
Königliche Eisenbahndirection,
zugleich (513)
Namens der betheiligten Verwaltungen

Am 1. März d. J. treten im diesseitigen Localverkehre sowie in sämmtlichen directen Verkehren zwischen Stationen unseres Verwaltungsbezirks einerseits und Stationen anderer Deutschen Eisenbahnen andererseits einzelne Aenderungen bezw. Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement und der Tarifvorschriften für die Beförderung von Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft.

Das Nähere ist bei den Güterexpeditionen und in unserem hiesigen Geschäftslocale zu erfahren.

Köln, den 23. Februar 1884.
Königliche Eisenbahndirection
(rechtsrheinische). (514)

Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn. Mit Gültigkeit vom 1. März c. ist der Nachtrag II zum Local-Gütertarif erschienen, welcher enthält:
1. Aenderung bzw. Ergänzung der speciellen Tarifvorschriften,
2. ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit Station Waren und den Haltestellen Basedow, Gielow, Levenstorf, Schönau - Falkenhagen und Schwinkendorf, sowie neue Frachtsätze für den Verkehr mit der Haltestelle Lüdersdorf.

Exemplare des Nachtrags können zum Preise von 0,10 *M.* bei den Güterexpeditionen entnommen werden.

Schwerin, den 21. Februar 1884. (515)
Die Direction.

Staatsbahn-Güterverkehr Bromberg-Erfurt. Am 1. März cr. tritt zum Gütertarif vom 1. Januar 1884 Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält Entfernungen für die neu aufgenommene Haltestelle Seebach und Druckfehlerberichtigungen.

Insoweit durch letztere Frachterhöhungen herbeigeführt werden, gelten dieselben erst vom 15. April 1884 ab.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen, woselbst auch Exemplare des Nachtrags zum Preise von 0,10 *M.* käuflich zu haben sind.

Erfurt, den 19. Februar 1884. (516)
Königliche Eisenbahndirection.

Vom 1. April d. J. ab wird der gesammte **Güter- und Vieh- etc. Verkehr** zwischen der diesseitigen Station Oschersleben einerseits und Vienenburg, Harzburg, Oker, Goslar und Herzog-Juliushütte andererseits nicht mehr im diesseitigen Localverkehre über Börssum - Jerxheim, sondern im Magdeburg-Braunschweigischen Verbandsverkehre über Wasserleben-Halberstadt unter Beibehaltung der bisherigen Tarifsätze befördert.

Mit dem vorbezeichneten Tage treten ferner die durch Nachtrag 25 zum diesseitigen Local-Gütertarife vom 1. October 1877 eingeführten Tarifsätze für den Verkehr zwischen der Station Oschersleben des Eisenbahn - Directionsbezirks Magdeburg und verschiedenen diesseitigen Stationen ausser Kraft. Es werden jedoch im diesseitigen Localverkehre Sendungen, welche nach der Station Oschersleben des Directionsbezirks Magdeburg bestimmt sind, nach wie vor direct befördert, und zwar zu den für die diesseitige Station Oschersleben bestehenden Sätzen.

Braunschweig, den 18. Februar 1884. (517)
Direction der Braunschweig. Eisenbahn-Gesellschaft.

Für den Transport von **Holzzeugmasse** in Ladungen von 10 000 kg pro Wagen oder Zahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Wagen kommen im Sächsisch-Württembergischen Güterverkehre mit sofortiger Giltigkeit folgende Ausnahmesätze pro 100 kg zur Einführung:

Wangen i/A.-Altenburg	2,09 *M.*
„ -Annaberg	2,34 „
„ -Bautzen	2,65 „
„ -Chemnitz	2,15 „
„ -Colditz	2,21 „
„ -Dresden-Altstadt	2,42 „
„ -Dresden-Neustadt	2,45 „
„ -Freiberg	2,29 „
„ -Grimma, ob. Bhf.	2,26 „
„ -Grimma, unt. Bhf.	2,26 „
„ -Meissen	2,42 „
„ -Mügeln	2,47 „
„ -Nossen	2,34 „
„ -Sebnitz	2,63 „
„ -Zwickau	1,98 „

Dresden, am 22. Februar 1884. (518)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Mit dem 15. März cr. werden die Stationen Boxmer, Oss, Ravestein und Tiel der Niederländischen Staatsbahn in den **Ungarisch - Deutschen bezw. Ungarisch-Niederländischen Holztarif** einbezogen. Der Frachtsatz bis zum Schnittpunkte beträgt für Boxmer 3,41, Oss 3,43, Ravestein 3,34 und für Tiel 3,43 *M.* pro 100 kg.

Breslau, den 14. Februar 1884. (519)
Namens der Verbandverwaltungen:
Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Mit dem 15. März d. J. tritt für den **Transport von Steinkohlen und Kokes** von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach Stationen der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, südöstliche und Waagthallinie, ein neuer Ausnahmetarif mit fast durchweg ermässigten Frachtsätzen in Kraft. Ausserdem enthält derselbe neue Sätze für die Stationen der Strecke Sillein-Trencsén etc. Hierdurch wird der Kohlenausnahmetarif vom 1. Juli 1879 von diesseitigen Stationen nach der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft nebst Nachträgen bezüglich der Sätze für die Stationen der südöstlichen und Waagthallinie ausser Kraft gesetzt. Der zur Aufhebung kommende Tarif gelangt jedoch für Sendungen, welche event. mit der Routenvorschrift „via Marchegg“ aufgegeben werden, noch bis 15. April d. J. zur Anwendung. Druckexemplare des Tarifs sind von den Versandtstationen zu beziehen.

Breslau, den 18. Februar 1884. (520)
Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Mit dem 1. März d. J. tritt zu dem **Ausnahmetarif für Steinkohlentransporte** von Stationen der Oberschlesischen Bahn nach Stationen der Sächsischen Staatsbahn etc. ein Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält ermässigte Sätze für Sendungen nach Ebersbach und Warnsdorf trans., wie auch nach Warnsdorf und Altwarnsdorf loco, und zwar sowohl für Einzelwagenladungen, wie auch für Jahresverfrachtungsquantitäten von 2 500 000 kg. Druckexemplare sind von unserem Verkehrsbureau und den Versandtstationen unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 20. Februar 1884. (521)
Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

An Stelle des diesseitigen **Localtarifs** für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Juni 1882 nebst Nachträgen tritt mit dem 1. März d. J. ein neuer Tarif in Kraft, welcher ausser den anderweit zusammengestellten Bestimmungen des bisherigen Tarifs nebst Nachträgen die in der Generalconferenz der Deutschen Eisenbahnen vom 7. December 1883 beschlossenen, mit Erhöhungen nicht verbundenen Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement, sowie der allgemeinen Tarifvorschriften enthält.

Exemplare des neuen Tarifs sind in den Güterexpeditionen käuflich zu haben.

Hannover, den 19. Februar 1884. (522)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Die Station Steenhuffel der Belgischen Staatsbahn ist in den **Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes und Briquets** von diesseitigen Stationen nach Stationen der Belgischen Staatsbahn (gültig vom 1. August 1881), und zwar mit den für die Station Opwyk bestehenden Frachtsätzen aufgenommen.

Köln, den 19. Februar 1884. (523)
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Steinkohlenverkehr nach Belgien. Am 1. März d. J. treten für die Beförderung von Steinkohlen, Cokes und Briquets in Wagenladungen à 10 000 kg von Stolberg, Station der Königlichen Eisenbahndirection Köln (linksrhein.) nach den Belgischen Stationen Bleyberg, Calamine und Montzen-Moresnet ermässigte Frachtsätze über die Route via Aachen - Bleyberg in Kraft.

Weitere Auskunft ertheilt die Güterexpedition Stolberg.

Köln, den 20. Februar 1884. (524)
Königl. Eisenbahn - Direction (linksrhein.).

Niederschlesischer Kokesverkehr. Vom 1. März cr. ab finden die bis Ende dieses Jahres gültigen Ausnahmefrachtsätze nach S o s n o w i c e t r a n s. für nach W a r s c h a u bestimmte Niederschlesische Kokestransporte (Nachtrag IX zum Ausnahmetarif (A) vom 1./7. 78) auf alle Sosnowice passirenden Niederschlesischen Kokestransporte Anwendung. Gleichzeitig kommen ebenfalls mit Gültigkeit bis Ende dieses Jahres ermässigte Frachtsätze für Niederschlesische Kokestransporte n a c h M y s l o w i t z t r a n s. zur Einführung. Letztere sind um 0,01 *M.* pro 100 kg niedriger als die vorbezeichneten Frachtsätze für Sosnowice trans.

Berlin, den 22. Februar 1884. (525)
Königliche Eisenbahndirection.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Die im diesseitigen Local-Ausnahmetarif für den Transport von Steinkohlen etc. (in Quantitäten von mindestens 50 000 kg etc.) aus dem Waldenburger und Neuroder Grubenrevier nach den Vorpommerschen Stationen Stettin etc. enthaltenen ermässigten Frachtsätze sind bis auf Weiteres prolongirt.

Berlin, den 22. Februar 1884. (526)
Königliche Eisenbahndirection.

Pfälzische Eisenbahnen. Am 1. März l. J. gelangt der XI. Nachtrag zum Localgüter-

tarif vom 1. October 1877 zur Einführung. Derselbe enthält ausser Frachtregulirungen für die Stationen der Linie Ludwigshafen-Hassloch insbesondere auch ermässigte Taxen für den Transport von Torferde (Torfstreu) in Ladungen von 5000 kg ab Landstuhl nach sämmtlichen Pfälzischen Stationen.

Exemplare dieses Nachtrages können zum Preise von 0,15 *M.* durch Vermittelung unserer sämmtlichen Stationen bezogen werden.

Ludwigshafen am Rhein, 22. Februar 1884.
Die Direction.
Lavale. (527)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Für den Transport von Roheisen ab Burgsolms, Station des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a/M. nach Bautzen, Station der Sächsischen Staatsbahnen, ist der directe Frachtsatz des Spec.-Tarifs III mit 1,47 *M.* pro 100 kg eingeführt worden.

Frankfurt a/M., den 21. Februar 1884. (528)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction.

Die im **Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Verkehre** für die Stationen Osnabrück u. Holzminden der Directionsbezirke Köln (rechtsrh.) resp. Elberfeld eingeführten Frachtsätze und Entfernungen finden, sofern dieselben niedriger sind als die zur Zeit im Niederländisch-Norddeutschen bezw. Niederländisch-Westfälisch-Oldenburgischen Verbande für die gleichnamigen Stationen des Directionsbezirks Hannover bestehenden Taxen, für die letztgenannten Stationen gleichmässige Anwendung.

Hannover, den 18. Februar 1884. (529)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Zu den Gütertarifen für die Staatsbahn-Directionsbezirke **Elberfeld, Köln (rechts- und linksrh.)** einerseits und **Hannover** andererseits treten am 1. März cr. bezügliche Nachträge in Kraft, welche neue Frachtsätze und Ergänzungen enthalten.

Die Nachträge liegen bei den betheiligten Güterexpeditionen zur Einsicht und zum Kauf aus.

Hannover, den 20. Februar 1884. (530)
Königliche Eisenbahndirection,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossherz. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. März d. J. wird die Station Hausen-Raitbach in den Badisch-Württembergischem Güterverkehr einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen unsere Güterstationen.

Karlsruhe, den 23. Februar 1884. (531)
General-Direction.

Im **Rumänisch-Süddeutschen Güterverkehr** kommt am 1. März d. J. ein neuer Ausnahmetarif für den Verkehr zwischen Stationen der Bayerischen, Württembergischen und Badischen Staatsbahnen, sowie der Hessischen Ludwigsbahn und Pfälzischen Bahnen einerseits und Passau bezw. Regensburg Donaulände transit für Rumänien und weiter andererseits unter Aufhebung des gleichnamigen Tarifes vom 15. September v. J. zur Einführung.

München, den 23. Februar 1884. (532)
Generaldirection der Königl. Bayerischen Verkehrsanstalten, Betriebsabtheilung, zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltnngen.

Staatsbahngüterverkehr Oberschlesien-Erfurt. Am 1. März cr. tritt zum Gütertarif vom 1. Januar 1884 Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält Entfernungen für die neu aufgenommene Haltestelle Seebach und Druckfehler-Berichtigungen.

Insoweit durch letztere Frachterhöhungen herbeigeführt werden, gelten dieselben erst vom 15. April 1884 ab.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Expeditionen, woselbst auch Exemplare des Nachtrags zum Preise von 0,10 *M.* käuflich zu haben sind.

Erfurt, den 21. Februar 1884. (533)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mit Giltigkeit vom 1. März d. J. ab wird der im Tarif für den Transport **Böhmischer Braunkohlen nach Deutschland** via Bodenbach bezw. via Mittelgrund vom 1. Januar 1881 enthaltene Frachtsatz vom Schnittpunkte bis zur Station Waren der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Bahn von 128,7 *M.* auf 126,7 *M.* ermässigt.

Dresden, am 21. Februar 1884. (534)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Zum diesseitigen **Localtarif** für die Beförderung **von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren** vom 1. März 1880 tritt mit Gültigkeit vom 1. März d. J. der Nachtrag 7 in Kraft, welcher Abänderungen und Ergänzungen des Betriebs-Reglements und der allgemeinen Zusatzbestimmungen zu demselben, sowie der allgemeinen Tarifvorschriften enthält.

Exemplare des Nachtrags können von allen diesseitigen Stationen zum Preise von 10 ₰ bezogen werden.

Braunschweig, den 19. Februar 1884.
Direction der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft. (535)

---

1. Mit dem 1. März d. Js. tritt zu dem Ausnahme-Tarife vom 1. März 1883 bis Ende Februar 1884 für **Kohlen-Massentransporte** von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach den Stationen Carolinenhorst, Damm, Stettin ein Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält Bestimmung über Verlängerung des Tarifes bis Ende Februar 1885 und Erweiterung des Tarifes durch Aufnahme einiger neuer Stationen.

Druckexemplare des Nachtrags sind von den Versandt-Stationen unentgeltlich zu beziehen.

2. Die **Giltigkeitsdauer der ermässigten Kohlenfrachtsätze** nach Station Podejuch (Breslau-Frbr. Bahn) für Sendungen von mindestens 50 000 kg etc. im Nachtrag I bezw. II zu dem Kohlen-Ausnahmetarif von der Oberschlesischen nach der Breslau-Freiburger Bahn vom 1. Februar 1883 wird bis Ende Februar 1885 verlängert.

Breslau, den 18. Februar 1884. (536)
Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. März cr. tritt zum **Steinkohlen-Massentarif** von diesseitigen Stationen nach Stationen der vormaligen Berlin-Stettiner Eisenbahn vom 1. März 1883 ein Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält neue ermässigte Frachtsätze für die in den Verkehr einbezogenen Stationen Colbitzow, Tantow, Casekow, Seehausen U/M., Wilmersdorf U/M., Sternfeld, Gültz, Treptow a. d. T., Stargard i/P., Greiffenberg U/M., Angermünde, Neddemin, Stargard i/M. und Blankensee i/M. Exemplare dieses nebst dem Haupttarife vorläufig bis Ende Februar 1885 gültigen Nachtrags sind auf den Verbandstationen zu haben.

Breslau, den 23. Februar 1884. (537)
Direction der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. März cr. tritt zum **Ausnahmetarif für Steinkohlen- und Kokestransporte** von diesseitigen Stationen nach solchen der Berlin-Hamburger etc. Eisenbahn vom 1. September 1883 ein Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für die in den Verkehr neu einbezogenen Stationen Betzin-Carwesee, Dammkrug, Lobeofsund und Treskow der Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn. Druckexemplare des Nachtrags sind auf den Verbandstationen zu haben.

Breslau, den 23. Februar 1884. (538)
Direction der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die nach unserm **Local-Gütertarif** für den Verkehr mit Station Halensee bestehenden Verkehrsbeschränkungen kommen mit dem 1. März d. Js. in Wegfall, so dass von diesem Tage ab unbeschränkte Abfertigung von Eil-, Stück- und Wagenladungsgütern erfolgen kann.

Frankfurt a/M., den 22. Februar 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction. (539)

Güterverkehr mit der Prinz Heinrich-bahn. In dem vom 1. Juni 1883 gültigen Hefte 3 des Gütertarifs ist auf Seite 5 in der Tariftabelle II, Schnitttabelle a bei Obercorn im Specialtarif III die Schnitttaxe mit 0,72 *M.* pro 1 000 kg nachgetragen.

Köln, den 22. Februar 1884. (540)
Königliche Eisenbahndirection
(linksrheinische),
zugleich Namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

Zum **Local-, Vieh- etc. Tarif** der unterzeichneten Verwaltung treten am 1. März cr. einige Aenderungen etc. in Wirksamkeit, welche gleichzeitig auch in allen directen Vieh- etc. Tarifen mit Deutschen Bahnen Anwendung finden.

Nähere Auskunft ertheilen die diesseitigen Güter-Expeditionen.

Köln, den 27. Februar 1884. (541)
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische).

Südwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Mit sofortiger Wirkung und bis Ende April d. J. finden im Südwestdeutschen Verbandsgüterverkehr auf Eistransporte in Wagenladungen die Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 2 (Steine etc.) Anwendung.

Karlsruhe, den 22. Februar 1884. (542)
General-Direction der Grossherzogl. Bad. Staats-Eisenbahnen.

Holsteinische Marschbahn. Zu unsern **Local-Tarifen** treten folgende Nachträge in Kraft:

1. Local-Personentarif, Nachtrag IV, betreffend taxfreie Beförderung von Kindern unter 4 Jahren und Unterbrechung der Fahrt auf einfache und Retourbillets, gültig vom 1. März cr.

2. Local-Tarif für die Beförderung von Fahrzeugen etc., Nachtrag VII, enthaltend Aenderungen der allgemeinen Zusatzbestimmungen zum Betriebs-Reglement, gültig vom 1. März cr.

3. Local-Güter-Tarif, Nachtrag II, enthaltend Aenderung des Tarifs für Nebengebühren, gültig vom 1. April cr.

Ferner erscheint mit Gültigkeit vom 1. März bezw. 15. April cr. ein Nachtrag III zum Theil I des Deutschen Güter-Tarifs, redigirt nach den Beschlüssen der General-Conferenz der Deutschen Eisenbahnen vom 7. December 1883.

Glückstadt, den 19. Februar 1884.
Die Direction. (543)

Niederschlesischer Steinkohlen-Verkehr. Vom 1. März cr. ab finden die Frachtsätze für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes von den diesseitigen Stationen nach Station Koschmin der Oels-Gnesener Eisenbahn auch auf Kohlen- etc. Sendungen nach Wolenice und diejenigen für Jarotsehin auch auf Sendungen nach Golina Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffen-

den Güterexpeditionen, sowie das Auskunftsbüreau — Bahnhof Alexanderplatz — hier.

Berlin, den 21. Februar 1884. (544)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mit Gültigkeit vom 1. März c. sind erschienen:

1. Nachtrag 1 zum Verbands-Gütertarif vom 1. Juli 1883 für den Verkehr zwischen Stationen der Lübeck-Büchener und Lübeck-Hamburger Eisenbahn einerseits und Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz und Güstrow Plauer Eisenbahn andererseits,
2. Nachtrag 1 zum Verbands-Gütertarif vom 1. Juli 1883 für den Verkehr zwischen Stationen der Berlin-Hamburger, Wittenberge-Perleberger und Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn einerseits und Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz und Güstrow-Plauer Eisenbahn andererseits,
3. Nachtrag 3 zum Verbands-Gütertarif vom 5. December 1882 für den Verkehr zwischen Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn einerseits und Stationen der Güstrow-Plauer Eisenbahn andererseits.

Die Nachträge enthalten Aenderung bezüglich Ergänzung der speciellen Tarifvorschriften, bezüglich Ergänzung der Tariftabellen und ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit Station Waren der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn.

Schwerin, den 22. Februar 1884. (545)
Die Direction
der Mecklenburgischen Friedrich Franz Eisenbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 1. März 1884 tritt im Eisenbahn-Directionsbezirk Bromberg zum Localtarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Januar 1880 II. Auflage der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe ist durch Vermittlung unserer Billetexpeditionen zu beziehen und enthält:

a) Aenderungen bezw. Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement und der Tarifvorschriften,
b) Erweiterung des Tarifs für die Nebengebühren (bereits publicirt).

Bromberg, den 20. Februar 1884. (546 J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Vom 13. April 1884 ab werden im **Ostpreussisch-Böhmischen Flachsverkehr** die Sätze des Ausnahmetarifs für Flachs etc. vom 1. December 1883 für Sendungen à 10 000 kg im Verkehr zwischen sämmtlichen Ostpreussischen und Böhmischen Verbandstationen erhöht.

Die neuen Frachtsätze sind in dem mit dem obigen Tage für diesen Tarif in Kraft tretenden Nachtrag I enthalten, welcher durch Vermittelung unserer sämmtlichen Billetexpeditionen bezogen werden kann. Auch ertheilen die Verbandstationen sowie die unterzeichnete Direction über die eintretenden Erhöhungen Auskunft.

Bromberg, den 22. Februar 1884. (547 J)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Kiel-Flensburger Eisenbahn. Zum diesseitigen Local-Gütertarif ist ein vom 20. d. Mts. ab gültiger Nachtrag V, enthaltend: Ausnahmetarif für Zucker der allgemeinen Wagenladungsclassen für die Strecke Kiel-Flensburg erschienen. Nähere Auskunft ertheilen die Expeditionen.

Kiel, den 22. Februar 1884. (548)
Die Direction.
E. Buresch.

Am 1. März cr. tritt der Nachtrag I zu dem diesseitigen **Localtarife** für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Januar cr. in Kraft.

Derselbe enthält einige Aenderungen der reglementarischen und Tarifvorschriften.

Exemplare des Nachtrages sind durch die Expeditionen des diesseitigen Bezirks zu beziehen.

Magdeburg, den 25. Februar 1884. (549)
Königliche Eisenbahn-Direction.

K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien. Rumänisch-Süddeutscher Getreideverkehr. Mit 1. März a. c. gelangen in obbezeichnetem Verkehre
Nachtrag I ad Heft II und
Nachtrag I „ „ III
zur Einführung; dieselben enthalten Ergänzungen, Abänderungen und Berichtigungen der Haupttarife.

Exemplare dieser Nachträge können bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 15. Februar 1884. (550)
K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien, zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahn-Verband. Mit 10. März l. J. tritt Nachtrag II zu Theil II Heft 1 des Oesterreichischen Eisenbahn-Verbandtarifes vom 1. August 1883 in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält ermässigte Frachtsätze für gewöhnliche Eilgüter, Einbeziehung neuer Verkehrs-Relationen, Aufhebung der Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen einerseits und den Stationen der Pilsen-Priesener Bahn andererseits, Auflassung der Zuschläge für den Verkehr mit Wien (Wien-Aspangbahn) transit, Einbeziehung der Station Prag (B. W. B.) transit und Prag (P. D.) transit in den Ausnahme-Tarif für Borstenvieh-Transporte und Berichtigungen des Haupttarifes.

Exemplare können bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich bei der Verkehrs-Direction der privilegirten Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft bezogen werden. (551 R. M.)

K. K. privilegirte Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Oesterreichisch-Ungarischer Kohlen-Verkehr. Am 1. März 1884 gelangt ein **Ausnahme-Tarif** für die Beförderung von mineralischen Kohlen, Coaks, sowie Briquets von Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn nach Stationen der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Nagy-Kikinda-Nagy-Becskereker Eisenbahn zur Einführung.

Durch diesen Tarif werden ausser Kraft gesetzt:

I. Die für mineralische Kohle und Coaks im Specialtarife vom 10. März 1877 zwischen den Stationen Ostrau, Hruschau, Oderberg, Petrowitz Dzieditz, Oswiecim, Trzebinia Szczakowa und Krzeszkowice der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits, und den Stationen der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft südöstliche Linie andererseits enthaltenen Frachtsätze.

II. Der für mineralische Kohle und Coaks zwischen den Stationen Oderberg, Ostrau, Dzieditz, Oswiecim und Szczakowa der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, dann Dombrau und Karwin der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Gesellschaft einerseits, und den Stationen der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft Waagthal-Linie andererseits bestehende Gemeinschaftstarif vom 15. September 1880.

Exemplare des neuen Tarifs sind in den commerciellen Bureaux der betheiligten Bahnen erhältlich. (552)

Budapest, 14. Februar 1884.
Die General-Direction
der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

IV. Generalversammlungen.

K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig Bahn. Die 29. ordentliche General-Versammlung der Actionäre der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn findet Donnerstag, den 1. Mai 1884, um 10 Uhr Vormittags im Saale des Oesterreichischen Ingenieur- und Architektenvereins in Wien, I., Eschenbachgasse No. 9, statt.

Tagesordnung:

1. Bericht des Revisionsausschusses über den Rechnungsabschluss des Jahres 1883.
2. Jahresbericht des Verwaltungsrathes.
3. Verwendung des Reinerträgnisses vom Jahre 1883.
4. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Rechnungen des Jahres 1884.
5. Ergänzung des Verwaltungsrathes.

Jene Herren Actionäre, welche sich im Besitze von mindestens 40 Actien befinden und das Stimmrecht ausüben wollen, haben in Gemässheit der §§ 22 und 26 der Statuten die besagte Anzahl Actien längstens bis einschliesslich 2. April d. J. zu hinterlegen und erhalten dagegen nebst dem Erlagsscheine eine für die General-Versammlung giltige Legitimationskarte.

Der Erlag der Actien kann geschehen: in Wien bei der Gesellschaftscasse, bei der K. K. priv. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe und bei S. M. v. Rothschild, in Lemberg bei der Filiale der K. K. priv. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe und bei der K. K. priv. Galiz. Actien-Hypothekenbank, in Krakau bei der Galiz. Bank für Handel und Industrie, in Berlin bei S. Bleichröder, bei der Bank für Handel und Industrie, bei der Direction der Disconto-Gesellschaft und bei Richter & Co., in Breslau bei dem Schlesischen Bankverein, in Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt, in Hamburg bei L. Behrens & Söhne, in Frankfurt a./M. bei M. A. v. Rothschild & Söhne, in München bei Merck, Finck & Co., in Stuttgart bei der Württembergischen Bank-Anstalt vorm. Pflaum & Co. und zwar:

bei der Gesellschaftscasse in Wien mittelst zweifach, bei allen übrigen Erlagsstellen mittelst dreifach ausgefertigter, die Actien in arithmetischer Ordnung enthaltender Consignationen, welche bei den genannten Cassen und Agenturen unentgeltlich verabfolgt werden.

Wünscht ein Actionär sein Stimmrecht durch einen anderen stimmberechtigten Actionär auszuüben, so hat er die betreffende, auf den Namen des gewählten Vertreters lautende Vollmacht auf der Rückseite der Legitimationskarte auszustellen und eigenhändig zu unterschreiben.

Diejenigen P. T. Herren Actionäre, welche hiernach in den Besitz von durch Vollmacht übertragenen Stimmen gelangen, haben die an sie übertragenen Legitimationskarten (Vollmachtsurkunden) spätestens einen Tag vor der General-Versammlung der General-Direction einzuhändigen.

Je 40 Actien geben das Recht auf Eine Stimme, kein Actionär kann jedoch mehr als 25 Stimmen im eigenen und in Vollmachtsnamen vertreten.

Wien, am 23. Februar 1884. (553)
Der Verwaltungsrath.

Schluss der offiz. Anzeigen S. 239.

No. 4. Jahrgang 1884. Berlin, am 27. Februar 1884.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Expedition bis zum 25. Februar Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.		Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A B	10	1	Kiste	?	—	40	1	Aachen	Linksrh. Köln	
2	A B	4093	1	Kiste	Strohhüte	—	4	2	Mainz G.-E.	Hess. Ludwigsb.	Mainz bez.
3	Adr.	—	1	Collo	Eisen	—	2	3	Trier r/M.	Linksrh. Köln	
4	A G	22730/1	1 1	Kiste Fass	gefüllt	—	82	4	Aachen	„	
5	A	50	1	Collo	3 leere Kübel	—	7	5	Porta	K. E.-D. Hannover	beschr. Bochum.
6	B	7	2	Colli	Packleinen	—	62,5	6	Hamm	Rechtsrh. Köln	
7	B	97	1	Ballen	Matten	—	85	7	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
8	B B G	5	1	Rolle	Draht	—	26,5	8	Rheinhausen	„	
9	C H	1064	1	Ballen	?	—	114	9	Neuss	„	
10	C K	558/559	2	Fässer	gefüllt	—	320	10	Köln Gereon	„	
11	C K	842	1	Fass	Wein	—	46	11	„	„	
12	C L	7054	1	Ballen	gefüllt	—	—	12	„	„	
13	C L	12	1	—	grosser grauer Koffer	—	37	13	Köln C. P. Gepäck-Exp	Rechtsrh. Köln	bekl. Düsseldorf-Köln 446.
14	C W L	358/9	2	Fässer	—	—	21 69	14	Güsten	K.E.-D. Magdeburg	
15	D	968	1	Kiste	—	—	23,9	15	„		
16	D C	96	1	Kiste	leer	—	15	16	Hannover	K. E.-D. Hannover	beschr. Dürkopp & Co. Bielefeld.
17	D L	2088	1	Kiste	unbekannt	—	?	17	Vlissingen	Niederländ. Stsb.	
18	D R	5/6	2	Säcke	leere Säcke	—	44	18	Cassel O.	K. E.-D. Hannover	bez. Braunschweig nach Dassel.
19	E P	5864	1	Kiste	?	—	15,5	19	Mannheim	Badische Stsb.	
20	F	—	1	Fass	leer	—	29	20	Frankfurt a/M. Ostbahn G.-E.	Hess. Ludwigsb.	
21	F B	1	1	Kiste	Blechflasche	—	5	21	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln	
22	F C F	14158/67	10	Pack	leere Körbe	—	82	22	Cassel tr.	K. E.-D. Hannover	beschr. Lippstadt.
23	G D	1233	1	Kiste	Kurzwaaren	—	—	23	Ruremonde	Grand Centr. Belge	
24	G K	6073	1	Ballen	Leinen	—	11,5	24	Duisburg K. M.	Rechtsrh. Köln	
25	G L	637 638 640	3	Fässer	leer	—	102	25	Cleve	Linksrh. Köln	
26	G S	8	1	Fass	leer	—	7	26	Frankfurt a/M. Ostbahn G.-E.	Hess. Ludwigsb.	
27	H	—	1	Fass	—	—	57	27	Güsten	K.E.-D. Magdeburg	
28	H	1/4	4	Kisten	Zuckerwaaren	—	113	28	Neuss	Linksrh. Köln	
29	H	3	1	Bund	Stahl	—	25	29	Güsten	K.E.-D. Magdeburg	
30	H	5	1	Pack	Holzwaaren	—	9	30	Venlo	Niederländ. Stsb.	
31	H	16	1	Fass	leer	—	5	31	Frankfurt a/M. Ostbahn G.-E.	Hess. Ludwigsb.	
32	H C	1288	4	Colli	Rohrmaschine	—	300	32	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
33	H C St	3811	1	Kiste	?	—	42,5	33	Detmold	K. E.-D. Hannover	
34	H E	1	1	Ballen	alte Emballage	—	6	34	Neuss	Linksrh. Köln	Vorgefunden in leer von Hamburg eingegangenen Wagen St. C. 1009.
35	H E C	4278	1	Kiste	Leimfarben	—	30	35	Köln Gereon	„	
36	H H	11	1	—	Kartoffeldrahtsieb	—	18	36	Soldin	Starg.-Cüstriner	
37	H K	2106	1	Ballen	Halbwollwaaren	—	18	37	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
38	H K	5282	1	Fass	leer	—	5	38	Frankfurt a/M. Ostbahn G.-E.	Hess. Ludwigsb.	
39	HN	221	4	Fässer	leer	—	?	39	Nordhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
40	H S	804	1	Korb	gefüllt	—	25	40	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
41	H S	3263	1	—	Fass in Leinen	—	36	41	Oschersleben	K.E.-D.Magdeburg	
42	J A H	—	1	Korb	leer	—	5	42	Frankfurt a/M. Ostbahn G.-E.	Hess. Ludwigsb.	
43	J S	63	1	Pack	Manufacturwaaren	—	21	43	Venlo	Niederl. Staatsb.	
44	J S	1865	1	—	Sackkarren	—	16	44	Mannheim	Badische Stsb.	
45	K B	355	1	Kiste	leer	—	5	45	Frankfurt a/M. Ostbahn G.-E.	Hess. Ludwigsb.	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
46	K E	—	1	Korb	todtes Geflügel —	40	46	Bochum Rh.	Rechtsrh. Köln	
47	K S	42993	1	Wagen	Aufsatzbretter —	—	47	Wanne	„	
48	M	—	1	Kübel	Butter —	32	48	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
49	M R S	—	1	Bund	Arzneigläser —	4,5	49	Karlsruhe	Badische Stsb.	
50	R	2	1	Ballen	Werg —	40	50	Mannheim	„	
51	R E G	330	1	—	Leine —	—	51	Karthaus	Linksrh. Köln	
52	S	121	1	—	Pflugschaar —	2,5	52	Königslutter	Braunschweig.	
53	× blau	—	9	Petrol.-Fässer	leer —	188	53	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
54	S F oder C K	129 1745	1	Bierfass	leer —	17	54	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
55	S S	6331	1	—	Decke —	—	55	Kempen	Linksrh. Köln	
56	St M	68891	1	Kiste	leer —	16	56	Frankfurt a/M. Ostbahn G.-E.	Hess. Ludwigsb.	
57	S W	2033	1	„	leer —	31	57	„	„	
58	S Z 4½ A D T	1846 466	1	Fass	Wein —	44	58	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	Das Fass ist mit Hamburg beschrieben. Die angegebene doppelte Signatur ist etwas undeutlich. Das Fass ist am 13. Januar cr. aus dem Wagen 903 B. A. überzählig entladen, welcher aus der Richtung Pasewalk - Stralsund gekommen ist.
59	V S F	6324	1	Ballen	gefüllt —	19	59	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
60	W	—	3	—	alte Hühnerkörbe, leer	10	60	Bevensen	K. E.-D. Hannover	Schuppenrevision.
61	W	316	1	Pack	Papier —	142	61	Mannheim	Badische Stsb.	
62	W P	659 210	1	—	eis. Platte, 66 cm lang u. 21 cm breit	6,5	62	Beckum-Ennigerloh	K. E.-D. Hannover	auf der Strecke gefunden.
63	X	3368	1	Kiste	? —	—	63	Aachen T.	Linksrh. Köln	
64	Z	7658	1	Ballen	Leim —	102	64	Hamm	Rechtsrh. Köln	
65	Z C	44	1	Kiste	leer —	41	65	Frankfurt a/M. Ostbahn G.-E.	Hess. Ludwigsb.	
					B. Colli m. Adressen sign.					
66	Bemelin	—	1	Pack	Säcke —	140	66	Anvers Est	Grand Centr. Belge	
67	Collard	5	1	—	Decke —	—	67	Couvin	„	
68	Goldschmidt Filehne	—	2	Fässer	leer, gebraucht —	22	68	Driesen	K. E.-D. Bromberg	
69	J. R. Hardenberg	—	4 1	Tonnen Kiste	? —	148	69	Marienwerder	„	
70	Jaumenne	—	1	—	Decke —	—	70	Couvin	Grand Centr. Belge	
71	L Goslar	33/34	2	Kisten	leer —	5	71	Clausthal	K. E.-D. Magdeburg	
					C. Colli m. Nummern sign.					
72	—	29	1	Bund	Fensterstangen —	20	72	Löhne	K. E.-D. Hannover	beschr. Oeynhausen.
73	—	175 180	2	—	Ofenkränze —	5	73	Hof	Sächs. Staatsb.	Auf dem mit Kohlen beladenen von Altenessen nach Nordstemmen bezettelten Wagen 26293 H gefunden.
74	—	1144. 851 875. 1156 168. 838 1170. 1125 1117. 489	10	—	eiserne Rohre —	70	74	Plauen i/V. ob. Bhf.	„	
					D. Colli mit Figuren sign.					
75	und 1 Stück Pappe mit Adresse Felicie Mouton	4	1	Packet	18 Stück Revolver verschiedenen Calibers	7	75	Hamburg Eilg.-Exp.	K. E.-D. Hannover	ab Liège.
76	[illegible]	276	1	Kiste	leer —	35	76	Frankfurt a/M. Ostbahn G.-E.	Hess. Ludwigsb.	
77	W	17770	1	Fass	anscheinend Oel —	215	77	Braunschweig	Braunschweig.	beschr. Braunschweig.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
78		607	1	Ballen	Garn —	95,5	78	Wickrath	Linksrh. Köln	
79		2988	1	Kiste	? —	116	79	Falkenberg	K. E.-D. Erfurt	bez. Unna-Hildesheim.
80		42495	1	„	leer —	5	80	Frankfurt a/M. Ostbahn G.-E.	Hess. Ludwigsb.	
					E. Colli ohne Signatur.					
81	—	—	1	—	Achsbüchse —	2,5	81	Gandersheim	Braunschweig.	
82	—	—	13	Colli	Aufsatzbretter —	—	82	Heidelberg	Badische Stsb.	
83	—	—	2	Stück	tannene Borden, 6,37 m lang, 30 cm breit, 4 cm stark resp. 5,89 m lang, 30 cm breit, 3 cm stark	66	83	Bevensen	K. E.-D. Hannover	auf der Strecke gefunden.
84	—	—	2	Pack	Eisendraht —	70	84	Köln Gereon	Linksrh. Köln	in dem als leer v. Hamburg eingelaufenen Wagen 41409 B. M. gefunden.
85	—	—	1	Stab	Eisen —	9	85	Oberlahnstein	K.E.-D.Frankf.a/M	
86	—	—	2	Tafeln	Eisenblech —	8	86	Bremen	K. E.-D. Hannover	
87	—	—	1	—	alter runder Eisenstab	9,5	87	Halle	K.E.-D.Magdeburg	
88	—	—	1	Fass	leer —	31	88	„	„	
89	—	—	1	„	leer, ohne Deckel —	26	89	Frankfurt a/M. Ostbahn G.-E.	Hess. Ludwigsb.	
90	—	—	1	Bund	2 Gasröhren —	17	90	Düsseldorf Rh.	Rechtsrh. Köln	
91	—	—	1	Pack	Holzreife —	23	91	Frankfurt a/M. Ostbahn G.-E.	Hess. Ludwigsb.	
92	—	—	1	—	eis. Kette —	33	92	Ruhrort Rhein	Rechtsrh. Köln	
93	—	—	1	braune Kiste	Kleider —	38	93	Frankfurt a/M.	Main-Neckarbahn	Mainz-Frankfurt No. 141 beklebt.
94	—	—	4	Körbe	leer, mit Deckel —	—	94	Frankfurt a/M. Ostbahn G.-E.	Hess. Ludwigsb.	
95	—	—	1	Packet in Wachstuch	Muster von Rosshaaren und Tuch	4	95	Leipzig Gep.-Exp.	K.E.-D.Magdeburg	Gepäck.
96	—	—	1	Petrol.-Fass	leer —	33	96	Bremerhafen	K. E.-D. Hannover	bei 48 Fass ab Pilsenetz.
97	—	—	6	—	Pinsel —	1,5	97	Duisburg K. M.	Rechtsrh. Köln	
98	—	—	1	Päckchen mitDraht gebund.	altes zerbrochenes gusseis. Rad	5,5	98	Cassel O.	K. E.-D. Hannover	
99	—	—	1	—	eis. Rohr —	6	99	Nordhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
100	—	—	1	—	eis. Roststab —	2	100	Rostock	Mecklenb. Fr.-Fr.	
101	—	—	1	Pack	Säcke —	17	101	Deutz K. M.	Rechtsrh. Köln	
102	—	—	1	—	eiserne Schiene —	100	102	Duisburg K. M.	„	
103	—	—	60	—	Schliessen —	—	103	Mainz G.-E.	Hess. Ludwigsb.	
104	—	—	1	—	Schloss —	—	104	Falkenberg	K. E.-D. Erfurt	
105	—	—	1	Stange	Stahl —	14	105	Berlin	„	bei Bodenrevision gefunden.
106	—	—	1	„	Stahl —	2,5	106	Leipzig B.-A. E.	„	
107	—	—	10	Dutzend	Stiefeleisen —	3	107	Reifland	Sächs. Staatsb.	am 13/12. 83 aus Wagen 40988 B. M. entladen.
108	—	—	1	Bund	Stuhlrohr —	56	108	Chemnitz	„	am 23/10. 83 aus Wag. 8594 Köln entladen.
109	—	—	1	—	Touristenschirm —	—	109	Dessau	K. E.-D. Erfurt	gefunden im Wagen K. 4419.
110	—	—	6 6	— —	Vorstecker — Bretter —	—	110	Eisleben	K.E.-D.Frankf.a/M.	
111	—	—	1	Stück	einer Wagendecke —	—	111	Bocholt	Rechtsrh. Köln	
112	—	—	1	—	eis. Zahnrad —	7,5	112	Calau	K. E.-D. Erfurt	
113	—	—	1	Tafel	Zink —	7	113	Frankfurt a/M. Ostbahn G.-E.	Hess. Ludwigsb.	
114	—	—	1	Rolle	Zinkblech —	3,5	114	Mannheim	Badische Stsb.	

Schluss der offiziellen Anzeigen von Seite 236.

V. Submissionen.

Submission. Es sollen die Anfertigung und Lieferung von

„10 Stück Normal-Personenzug-Lokomotiven“

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen in dem diesseitigen Maschinentechnischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können von demselben

gegen Einsendung von 2 Mark bezogen werden.

Offerten sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Lokomotiven“ zu dem auf Donnerstag den 6. März d. J. anberaumten Submissionstermine an das diesseitige Maschinentechnische Büreau einzusenden, welches auf mündliche oder schriftliche Anfrage auch jede erforderliche Auskunft ertheilen wird.

Magdeburg, den 21. Februar 1884. (554)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Königl. Württembergische Staatseisenbahnen. Die Lieferung von etwa 3 500 Radreifen, sowie von etwa 260 Achsen aus Flussstahl für Locomotiven und Wagen ist zu vergeben.

Das Verzeichniss und die Lieferungsbedingungen können von dem diesseitigen Secretariat bezogen werden.

Angebote, in welchen die Preise je für 100 kg, lieferbar auf die betreffende Werkstättestation, anzugeben sind, sind versiegelt und mit der Aufschrift

„Angebot für Radreifen und Achsen“

versehen, bis zum 8. März d. J. Mittags 12 Uhr bei der unterzeichneten Stelle einzureichen.

Stuttgart, den 16. Februar 1884. (555)
Königliche Generaldirection der Staatseisenbahnen,
Verwaltungs- und Bau-Abtheilung.

Königl. Eisenbahn-Direction Berlin. Die Lieferung von kiefernen Telegraphen-Stangen

25	Stück	à 6	m Länge
465	„	à 7	„ „
50	„	à 8	„ „
170	„	à 8,5	„ „
60	„	à 9,5	„ „
30	„	à 10	„ „

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden, wozu ein Termin auf:

10. März 1884 Vormittags 9 Uhr

in dem Bureau des Unterzeichneten, Koppenstr. 88/89 hierselbst anberaumt ist, bis zu welchem Tage die Offerten versiegelt und frankirt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Telegraphenstangen“

eingereicht sein müssen.

Die Submissionsbedingungen liegen an den Wochentagen von 8 bis 3 Uhr im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und können daselbst Abschriften der Bedingungen gegen Erstattung der Copialien in Empfang genommen werden.

Berlin, den 16. Februar 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction
Berlin. (556)

Die Lieferung von 8 000 Stück Harzfackeln soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden.

Die Lieferungs-Bedingungen liegen im Materialien-Büreau hier, Fürstenwallstr. 10 zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen Erstattung von 40 ₰ Copialien bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift „Submission auf Harzfackeln“ bis zum 3. März cr. Vormittags 11 Uhr frankirt an das obenbezeichnete Büreau einzusenden.

Magdeburg, den 13. Februar 1884.
Königl. Eisenbahn-Direction. (557)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 18. 1884.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.

Sammtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 1. März 1884.

Die Betriebs- und Tarifsysteme und die darauf fussende allgemeine Tarifirung.

I. Staats- oder Privatbetrieb.

Motto: „Des Volkes Wohlfahrt ist die höchste Pflicht.“
Schiller.

Mit der Besprechung der Gütertarife der Eisenbahnen betreten wir eines der wichtigsten Gebiete der mehr und mehr an Bedeutung zunehmenden öffentlichen Verkehrsinteressen, von deren Pflege das Wohl und die gedeihliche Entwicklung unserer gesammten Wirthschafts- und Lebensverhältnisse abhängt.

Wenn es aber erwiesenermassen feststeht, dass die mit den Eisenbahnen gegebene Transportvervollkommnung gegenüber den früheren, an Qualität weit zurückstehenden Beförderungsmitteln, und zwar durch die weitaus grössere Regelmässigkeit, Schnelligkeit und Sicherheit des Transportes, unseren gesammten inneren und äusseren Verkehr gänzlich umgestaltet hat, so wird dieser Effect erst durch den Hinzutritt des wichtigsten hierbei in Betracht kommenden Momentes: der Wohlfeilheit des Transportes und der dadurch erst ermöglichten Ausdehnung des Absatzgebietes, und damit der bestmöglichen Ausnutzung jeder Production erklärlich.

Es ist daher auch der Transportpreis im Besonderen und mit ihm das Tarifwesen der Eisenbahnen im Allgemeinen ein ausserordentlich wichtiger Factor des gesammten Verkehrs- und Culturlebens unserer Zeit. Denn es sind nicht nur „todte Waaren“, welche der Verkehr zum Austausche zwischen den Völkern bringt, sondern mit den Waaren verbinden sich Anregungen, Gedanken und Ideen, oder sie gehen von ihnen aus, wodurch sich Handel und Cultur gegenseitig ergänzen und in ihren Fortschritten unterstützen.

Die Erkenntniss von dieser dem Verkehrswesen im Allgemeinen und dem Tarifwesen im Besonderen immanenten Bedeutung dringt denn auch in immer weitere Schichten der Bevölkerung; zugleich mit ihr aber auch die Erkenntniss von den dem Verkehrs- und Tarifwesen noch nach mancher Richtung hin anhaftenden Mängeln und Unzuträglichkeiten, ohne dass es jedoch bisher, Dank der speculativen und dialektischen Methode, mit der von mancher Seite in die Behandlung dieser Frage eingetreten wurde, allseits zu einer vollständigen Klärung über die zur Beseitigung der erkannten Mängel zu ergreifenden Mittel und einzuschlagenden Wege gekommen wäre.

Begreiflicherweise ist es von allen in diesem Werdeprocesse nach Gestaltung ringenden, ihrer endlichen Lösung harrenden Fragen zunächst auch der Transportpreis der Eisenbahnen, welcher die grösste Aufmerksamkeit schon deshalb auf sich zieht, weil er der prägnanteste Ausdruck jener Sonderstellung einer Eisenbahn ist, welche ihr anderen concurrirenden Transportmitteln gegenüber das factische Verkehrsmonopol verliehen hat, das sie besitzt und durch das sie die Preisstellung ihres Tarifes einseitig, ohne von vorneherein Rücksicht auf die Interessen der Allgemeinheit nehmen zu müssen, beherrscht.

Es ist deshalb leicht erklärlich, dass der Kampf der verschiedenen Interessen gerade um den Tarifsatz entbrennt, und dass hierbei jenen Bahnen, deren factische Sonderstellung durch ein denselben verliehenes gesetzliches Verkehrsmonopol, welches auch ihren Charakter als Erwerbsunternehmung präcisirt, noch schärfer hervortritt, indem dasselbe sie gewissermassen in Gegensatz zu der den billigsten Tarifsatz anstrebenden Allgemeinheit bringt, wenn sie, diesem Streben sich entgegenstemmend, sich auf ihre erworbenen Rechte berufen, das Recht der Allgemeinheit, der Charakter des Verkehrs, der von Natur aus ein öffentliches Recht ist, die Rücksichtnahme auf das öffentliche Wohl, entgegengehalten wird, dem sie sich unterwerfen und in dessen Interesse sie ihre Tarifpolitik regeln sollen.

Der Staat, als Wächter beider Rechte — sowohl des erworbenen als des natürlichen Rechtes — wird entweder zur Intervention von beiden Seiten angerufen oder er ergreift selbst die Initiative, und es ist nun zunächst seine Aufgabe, ein Mittel herbeizuführen, um den wirklich vorhandenen Widerstreit der Interessen thunlichst auszugleichen oder dessen gänzliche Beseitigung anzustreben.

Der Vergleich der Interessen wird auf dem Wege der Verhandlung, des Compromisses, mit beiden Parteien angestrebt, und diesen Weg sahen wir in Oesterreich erst jüngst durch Einberufung der Tarifenquête einschlagen.

Der Zweck der radicalen Beseitigung des Conflictes soll durch Uebernahme aller Privatbahnen in den Staatsbesitz und Staatsbetrieb erreicht werden, und diesen Weg sehen wir seit dem Jahre 1879 von Preussen verfolgen.

Bei der enormen Einwirkung, welche das Betreten des einen oder des anderen Weges auf die Richtung des gesammten wirth-

schaftlichen und socialen Lebens eines Staatswesens und dadurch auch auf das Betriebs- und Verwaltungsprincip der Landesbahnen im Gefolge hat, müssen wir, bevor wir in die nähere Besprechung unseres Themas über die Tarifsysteme gehen, der viel umstrittenen Controverse: ob das System des privaten oder staatlichen Betriebes von Eisenbahnen zum Principe erhoben werden soll, hiermit näher treten.

„Die Beurtheilung des Güter-Tarifwesens überhaupt" — so spricht sich das Mitglied der Prager Handelskammer, Herr Bondy, in seinem Referate an die Tarifenquête aus — „also auch jenes der Oesterreichischen Bahnen, wird eine sehr verschiedene sein, je nachdem man die letzteren mehr als Erwerbsgesellschaften oder als öffentliche Verkehrsanstalten anerkennt, je nachdem man ferner mehr in der freien Concurrenz oder in der Verstaatlichung das Mittel zur Behebung der gerügten Uebelstände zu finden glaubt und je nachdem man das natürliche System oder jenes der Classification vorzieht."

Selbstverständlich lässt sich, und wir glauben dies vorausschicken zu sollen, die Frage der Anwendung des einen oder des anderen Verwaltungssystems nicht überall einer absolut gleichen, principiellen Lösung entgegenführen, namentlich dann nicht, wenn nicht allein die Verwaltungsform einer in den Staatsbesitz übergehenden Privatbahn, sondern auch das Verwaltungsprincip geändert werden, d. h. anstatt des privatwirthschaftlichen, beziehungsweise des Principes der öffentlichen Unternehmung, das der öffentlichen Anstalt, das Gebührenprincip, und damit auch eine Aenderung der Steuergrundlagen angenommen werden soll, dessen Vorbedingungen in den verschiedenen Ländern schon in Bezug auf den Ausbau des Eisenbahnnetzes doch sehr ungleichartig liegen.

Was etwa in England, wo der Bau und Betrieb aller Bahnen ohne jede finanzielle Beihilfe des Staates, somit auch ohne directe Inanspruchnahme der Steuerträger ausgeführt wurde, zweckmässig und passend und den allgemeinen wirthschaftlichen Bedürfnissen des Landes angemessen erscheinen mag, muss deshalb nicht auch für Oesterreich oder Deutschland, für welche Länder ganz andere wirthschaftliche Grundsätze und Verhältnisse massgebend sind, gleich zweckmässig und passend sein, und ebenso auch umgekehrt. Aber selbst wenn es allgemein festgestellt wäre, dass das Privatbahnwesen principiell unzulässig erscheine, könnte doch der Uebergang zu einem anderen Systeme bei der Verschiedenartigkeit der politischen, socialen und finanziellen Verhältnisse der verschiedenen Länder unmöglich gleichzeitig überall erfolgen. Es kommt eben zuletzt immer auf Land und Leute an und eine generelle Lösung ist nicht zu geben.

Nichtsdestoweniger lässt sich schon heute constatiren, dass die sich aus dem Privatbetriebe der Gemeinwirthschaft gegenüber ergebenden Unzulänglichkeiten nicht allein in Oesterreich und Deutschland, sondern auch in Frankreich und England in so fühlbarer Weise hervorgetreten sind, dass die Ueberführung der Privatbahnen in den Staatsbetrieb bereits sehr ernstlich auch in England und Frankreich ins Auge gefasst wurde.

Der in England zur Untersuchung der im Eisenbahnwesen bestehenden Uebelstände im Jahre 1872 eingesetzte Parlamentsausschuss für Eisenbahn-Angelegenheiten äusserte sich: „In England existirt am Ende für das ganze Land nur ein grosses Eisenbahnmonopol. Die Frage steht so, ob der Staat die Eisenbahnen, oder die Eisenbahnen den Staat regieren."

Am entschiedensten in dieser Angelegenheit spricht sich der Commissionsbericht vom 2. August 1872 aus: „Dem durch Verschmelzung der Eisenbahnen immer wachsenden Monopol zu begegnen, giebt es nur ein Mittel: Erwerbung der Eisenbahnen durch die Regierung."

Wenn trotzdem in England Staatsmänner und Parlament für Privatbahnen sich erklärt haben, ohne dass die Staatsbahn-Idee seit 1824 je ganz geschwiegen hat, so erklärt Professor Roscher*) dies daraus, dass dort im Allgemeinen die Regalisirung der Eisenbahnen als eine grosse Gefahr der bisherigen Staatsverfassung (Gentleman-Herrschaft) befürchtet wird. Gleichwohl seien die vielen vom Staate versuchten Einschränkungen der Eisenbahn-Gesellschaften bisher nicht im Stande gewesen, deren plutokratische Tendenz zu hemmen.

In Frankreich scheiterte die von Freycinet im Jahre 1878 angestrebte Verstaatlichung der Privatbahnen, welche von den Kammern bereits angenommen war, sowie der vom Staate gleichzeitig damit geplante Ausbau des Bahnnetzes an der seither eingetretenen finanziellen Krisis, und an der feindseligen Haltung, welche das Privatcapital gegenüber der Staatsaction ganz offen einnahm.**)

Von allen Seiten verlangt man aber eine Reform des Tarifsystems und eine Revision der Tarife, worin geradezu chaotische Verhältnisse herrschen.

Die Tarifpolitik der Französischen Eisenbahngesellschaften kennzeichnete erst jüngst der Deputirte Clémenceau, indem er sagte: „Die Deutschen haben billigere Rohstoffe, weil sie die Herren ihrer Transporttarife sind: in Frankreich dagegen befördert man noch jene Tarife, welche sich gegen die Industrie unseres eigenen Landes richten!"

In Preussen und im übrigen Deutschland, dessen geographische, handelspolitische und militärische Verhältnisse den hierländischen zunächst liegen, sind nach Durchführung der bereits in Aussicht genommenen weiteren Verstaatlichung mehrerer grosser Privatbahnen alle wichtigen Bahnen im Besitze des Staates und ist damit die Action als abgeschlossen zu betrachten.

Die Preussische Regierung erkannte nämlich bald die ausserordentliche Wichtigkeit der modernen Verkehrswege für die politischen und militärischen, sowie für die Handels- und zollpolitischen Interessen des Landes und bemächtigte sich mit eiserner Consequenz und rücksichtsloser Energie der Eisenbahnfrage.

Sobald man die Einsicht gewann, dass der Staat keine ausreichenden gesetzlichen Mittel besitze, um sich den erforderlichen Einfluss auf die Privatbahnen zu sichern, legte derselbe selbst Hand an.

Zu diesem Zwecke setzte er sich zunächst in den Besitz der für den allgemeinen Verkehr wichtigsten Linien, um von hier aus einen Druck auf die anderen Privatbahnen in der ihm zusagenden tarifpolitischen, administrativen und organisatorischen Richtung üben zu können und dieselben moralisch und materiell zu beeinflussen. Gleichzeitig erzog sich der, zwar musterhafte und pflichtgetreue, aber nicht fachmännisch ausgebildete Beamte besitzende Staat auf diese Weise ein gewiegtes und in allen eisenbahntechnischen und administrativen Zeit- und Streitfragen gross gewordenes Personal, das bei der vorschreitenden Verstaatlichung die Cadres der neuen Verwaltung zu bilden vermochte.

Mit dem durch seine Eisenbahnpolitik erstrebten und nunmehr erreigten Erfolge ist auch der materielle Erfolg für den Staat nicht ausgeblieben.

Im letzten Betriebsjahre 1882/83 haben die für Rechnung des Preussischen Staats verwalteten Eisenbahnen (14 093 km) bei einer Betriebseinnahme von 388 000 000 *M.* 130 000 000 *M.* Ueberschuss geliefert, damit das Zinserforderniss der gesammten Staatsschuld von 129,5 Millionen gedeckt und sich mit ungefähr 5,5 pCt. verzinst. Das Bruttoerträgniss pro Kilometer betrug rund 27 500 *M.*

Hierbei wollen wir bemerken, dass die Bayerischen Staatsbahnen im Jahre 1882 eine Rente von 3,82, die Badischen von 3,35 und die Württembergischen von 2,86 pCt. abgeworfen haben.

Nach einem uns vorliegenden Ausweise bezifferte sich die Gesammteinnahme des Jahres 1883 aller von der K. K. Direction für Staats-Eisenbahnbetrieb verwalteten Linien auf rund 22 000 000 Gulden, was bei deren Betriebslänge von 2 350 km einem Bruttoerträgniss von rund 9 000 fl. oder 18 000 *M.* pro Kilometer entspricht.

Das 277 000 000 fl. betragende Anlagecapital der Ungarischen Staatsbahnen (2 967 km) verzinste sich im Jahre 1882 nach Deckung aller Betriebs- und Verwaltungsauslagen (63 pCt.) mit nicht ganz 2½ pCt. Das Bruttoerträgniss pro Kilometer betrug, den jährlichen Durchschnitt gerechnet, 7 000 fl. oder 14 000 *M.*

Die Aufgabe, welche sich die Preussische Regierung bei der Verstaatlichung der Bahnen in tarifarer Richtung stellte, war hauptsächlich gerichtet:

1. auf eine Vereinfachung des Tarifsystems;
2. auf die Ermässigung der Tarifsätze, namentlich für die dem wirthschaftlichen Verkehre unentbehrlichen Massenartikel;
3. auf die Herbeiführung einer grösseren Stetigkeit und Gleichmässigkeit bei der Anwendung der Tarife, sowie auf Beschränkung der Ausnahmetarife;
4. auf vollständig gleichmässige Behandlung der Transportinteressenten durch Beseitigung von verdeckten Transportbegünstigungen, namentlich bei Refactien;
5. auf eine der Zollpolitik entsprechende Stellung der Tarifsätze.

Was Oesterreich betrifft, so haben wir gesehen, dass die in dem benachbarten Preussen eingetretenen Veränderungen nicht ohne Einfluss auf die Gestaltung der Oesterreichischen Eisenbahnpolitik geblieben sind. Denn der in einem grossen Culturstaate sich vollziehende Umschwung erzeugt stets analoge Bewegungen in allen anderen Ländern, wie die Wellenringe, die ein in das Wasser geworfener Stein hervorbringt, weit über die Ursprungsstelle hinaus sich erstrecken.

Die Zeitverhältnisse, welche dem Staate in erster Linie die Pflege der wirthschaftlichen Interessen zur Aufgabe machen, sowie die aus der Geschichte des Alterthums hervorgehende Lehre, dass die zusammenhängende Kraft eines grossen Reiches vor Allem in den gemeinsamen Interessen eines gleichartigen Verkehrs- und Bildungswesens zu suchen ist (deren Wahrung allerdings dauernd nur durch das Medium einer gemeinsamen Cultursprache gesichert erscheint), musste es der Oesterreichischen Regierung mit Rücksicht auf die in rascher Progression wachsenden materiellen Ansprüche des Staates an die Bevölkerung des Reiches

---

*) Nationale Oeconomie des Handels und Gewerbefleisses.

**) Siehe die Ausführungen in No. 65 der Vereinszeitung von 1883 S. 867 flg.

sowie mit Rücksicht auf die nationale Verschiedenheit des staatlichen Organismus und die hin und wieder zu Tage tretenden centrifugalen Strömungen doppelt nahelegen, den fortschreitenden Bedürfnissen, sowie dem Gedeihen des wirthschaftlichen Lebens, welches ganz wesentlich auf der Förderung des öffentlichen Verkehrswesens und der rationellen Ausnutzung des Eisenbahnwesens im Interesse der Volkswirthschaft beruht, besondere Sorgfalt zuzuwenden, weil der Wohlstand des Einzelnen, welcher die Grundlage jedes geistigen und culturellen Strebens bildet, wenn er ihm vom Ganzen geboten und garantirt wird, unabhängig von politischen Strömungen, auch der Staatsidee am sichersten zum Siege verhilft.

Weiterhin aber wird seitens der Regierung die schwierige handelspolitische Stellung nicht verkannt werden, in welcher sich Oesterreich gegenüber Deutschland, ja selbst Ungarn gegenüber befindet.

Wenn die Eisenbahnen, wie es in unserem Zeitalter des Nationalitätsprincips zur Verwaltungsmaxime geworden ist, ein Kampfesmittel in der wirthschaftlichen Concurrenz bilden, wenn Deutschland, im Besitze eines gut angelegten Staatsbahnsystems, von diesem Mittel den ausgiebigsten handelspolitischen Gebrauch macht, wenn sogar Ungarn die Ueberlegenheit benutzt, die ihm sein Staatsbahnsystem in so vielen Fällen des Mitwerbens Oesterreich gegenüber an die Hand giebt,*) so dürfte es auch für Oesterreich hoch an der Zeit sein, die seinerseits erforderlichen Gegenmassnahmen zu treffen, wenn es nicht von seinen Concurrenten dauernd überflügelt werden und sich von dem grossen Mitbewerb dauernd ausgeschlossen oder sich zu einer handels- und zollpolitischen Coalition hingedrängt sehen will, welcher es vielleicht heute noch widerstrebt. Leider bringen es die Verhältnisse mit sich, dass auch Angelegenheiten so eminent gemeinwirthschaftlichen Interesses vom nationalen Sonderpunkte aus in den parlamentarischen Körperschaften betrachtet werden und behandelt werden wollen.

In einem Vortrage über die jüngste Oesterreichische Tarif-Enquête äusserte sich Herr V. Wolff, Schriftführer des Niederösterreichischen Gewerbevereines: „Deutschland war uns auch mit der Eisenbahntarif-Reform bereits mit gutem Beispiele vorangegangen; seiner Zollreform vom Jahre 1879 ging die Reform der Eisenbahntarife voraus. Hand in Hand mit der neuen Verkehrspolitik ging die Zollpolitik, und nur auf diese Weise war es möglich, der Industrie und dem Handel Deutschlands jenen mächtigen Aufschwung zu geben, der es heute bereits an die Seite Englands als zweiten Industriestaat Europas gebracht hat“.

Dies vorausgeschickt, muss nun bei der Controverse: ob der private oder staatliche Betrieb einer Eisenbahn den wirthschaftlichen Interessen den grösseren Vortheil in Aussicht stellt, zunächst ins Auge gefasst werden, ob der Staat die Eisenbahnen nach dem Principe einer öffentlichen Unternehmung oder der öffentlichen Anstalt, somit nach dem an Qualität für die Gemeinwirthschaft höher stehenden Gebührenprincipe zu verwalten beabsichtigt und zu verwalten in der Lage ist.

Die Anwendung des Gebührenprincips, welches, entgegen dem Unternehmungsprincip, nur die Vergütung der Leistung, ohne sonstigen Gewinn, anstrebt, hat zur Voraussetzung, dass der Nutzen, welcher aus demselben fliesst, der Gesammtheit der Staatsangehörigen, sei es auf directem Wege (bei Benutzung der Bahn), sei es indirect (durch Uebertragung der sich für das Individuum ergebenden Vortheile auf die Gesammtheit) zu Gute kommt, woraus sich auch ableitet, dass das Gebührenprincip den Staatsbetrieb bedingt.

Eine weitere Voraussetzung des Gebührenprincips ist, dass bis zu dessen Eintritt die bis dahin nach dem Principe der öffentlichen Unternehmung verwaltete Bahn den Anforderungen der öffentlichen Interessen in sehr vollkommener Weise Genüge geleistet haben muss, indem sie die ihr durch die natürliche Configuration des Bahnnetzes, die natürliche Dichtigkeit der Bevölkerung und die natürliche Intensität des Verkehres von vornherein gebotenen Vortheile derart steigerte, dass sie, wenn sie auch nicht die ideale Qualität eines allgemeinen Genussgutes erreichte, doch demselben näher gekommen ist.

Im Allgemeinen wird das Gebührenprincip thatsächlich nur dann zur Geltung kommen (wir sagen ausdrücklich nicht: zur Geltung kommen können), wenn das Baucapital ganz oder doch zum grössten Theile getilgt ist, weil diese Eventualität gleichzeitig eine derartige Entwickelung der wirthschaftlichen Verhältnisse, ein derart blühendes Finanzwesen und eine so gerechte, leicht zu ertragende Steuer-Distribution zur Voraussetzung hat, das die Nothwendigkeit einer Verwendung der Betriebsüberschüsse zu anderen, mit dem Eisenbahnwesen nicht zusammenhängenden Staatsauslagen enthält.

Einen wirklich berechtigten Ansatz zum Gebührenprincip sehen wir im Königreich Sachsen nehmen, dessen Finanzlage eine so consolidirte geworden ist, dass, wie die jüngste Thronrede verkündete, ausser einem allgemeinen Steuernachlasse auch eine erhebliche Reduction der Eisenbahn-Frachtsätze durch Annahme des Preussischen Reformtarifes demnächst eintreten wird.

Auch die Belgischen Staatsbahnen bekunden Kraft ihrer ausserordentlich niedrigen Tarifsätze die Tendenz zum Gebührenprincipe, allerdings auf Kosten der Steuerträger des Landes, welche jährlich etwa sieben Millionen Francs Zuschuss leisten müssen; wogegen die Belgische Regierung, in sonderbarem Gegensatze zu der freisinnigen Tarifpolitik der Staatsbahnen, den wichtigen Ausfuhrhafen von Antwerpen mit einer empfindlich hohen Lagergebühr belegt hat, welche die Zukunft ihrer Eisenbahnen ernstlich bedroht.

In Oesterreich gestatten die speciellen Nutzungen der Eisenbahnen mit Rücksicht auf den noch unvollständigen Ausbau des Netzes und die daher ungleichmässige Benutzung der Bahnen Seitens der Landesbewohner derzeit wohl kaum noch die Anwendung des Gebührenprincips; indessen ist selbstverständlich dessen Anwendbarkeit unter Voraussetzung des Zutreffens gewisser Vorbedingungen im Interesse der Gesammtheit wünschenswerth, daher anzustreben.

Es entsteht nun die Frage, ob sich, das Steuersystem hierbei ausser Betracht gelassen, zur Herbeiführung der höheren Qualität einer Eisenbahn als öffentliche Anstalt mehr der Privat- oder der Staatsbetrieb eignet, oder, wenn wir, einem Anhänger und Verfechter des Privatbahnsystems folgend, die Frage stellen wollen: ob zwischen staatlicher Eigen- oder delegirter Verwaltung zu wählen sein wird.

Die Verwaltungen der Privatbahnen sind nämlich dieser Anschauungsweise gemäss nichts anderes, als delegirte Verwaltungen gemeinwirthschaftlicher Anstalten, und zwar sowohl in Folge deren Monopol-Eigenschaft, als auch ihrer volkswirthschaftlichen Bedeutung halber, und weil ihnen die freie Concurrenz nicht eigen ist.

Bei obiger Frage ist wieder zu unterscheiden, ob die Systemfrage: Staats- oder Privatbetrieb, zu der Zeit aufgeworfen wird, in der es sich um die Ausführung und den Betrieb eines grossen, neu herzustellenden Bahncomplexes handelt, oder ob deren Untersuchung in eine Zeit fällt, wo, wie dies ja zumeist in Oesterreich, Deutschland, Frankreich und England der Fall ist, die volkswirthschaftlich wichtigeren Linien bereits von Privatunternehmungen gebaut sind, die noch zu erbauenden Bahnen secundärer oder strategischer Bedeutung aber nur vom Staate oder wenigstens unter dessen wesentlicher Beihilfe ausgeführt werden können.

Der erstere Fall hat für uns nur eine academische Bedeutung und bedarf sonach für unseren Zweck keiner Erörterung.

(Fortsetzung folgt.)

Die Feldeisenbahnen

und deren Ausstellung im landwirthschaftlichen Museum in Berlin.

Während die Anwendung von Spurbahnen für Bergwerkszwecke bekanntlich den Anstoss zur Einführung der Eisenbahnen als allgemeinen Verkehrs- und Lastbeförderungsmittels gegeben hat, war deren directe Benutzung für das Ackerbaugewerbe bis vor verhältnissmässig kurzer Zeit noch nicht in Uebung. Erst innerhalb der letzten zehn Jahre, nachdem in den Jahren 1876 bis 1878 das für landwirthschaftliche Zwecke sich eignende von Decauville in Petit-Bourg (Frankreich) ausgebildete System transportabler Bahnen in Aufnahme gekommen war, gewann die Verwendung von Schienenwegen für specielle Zwecke der Landwirthschaft grösseres Terrain, indem die Ueberzeugung immer mehr durchdrang, dass ein rationeller und vortheilhafter Wirthschaftsbetrieb möglichst sparsame Verwendung von Menschen und Zugthieren nicht nur zur Gewinnung, sondern auch für die Fortschaffung der Roh- und Kunstproducte verlangt.

In Deutschland gebührt dem Gutsbesitzer Spalding das Verdienst, dass er solche „Feldeisenbahnen“ in grösserem Umfang in seiner Maschinenbau-Anstalt in Jahnkow bei Langenfelde herstellte. Nach seinem Vorgange tauchte eine Reihe neuer Systeme u. von Verbesserungen derselben auf, wie die mannigfachen Patent-Gesuche für derartige Eisenbahnen in Deutschland und in andern Ländern bezeugen. In sehr dankenswerther Weise

*) Ein Beispiel unter vielen: Am 1. December v. J. traten im Adriatisch-Ungarischen Verkehr neue Verbandtarife in Wirksamkeit, durch welche das Princip, den Verkehr zwischen Fiume und den hinter Pest und Barcs gelegenen Ungarischen Provinzplätzen gegenüber Triest und den nördlichen Häfen durch weitgehende Differentialtarife zu unterstützen, erneuerte, ausgiebige Anwendung gefunden hat. Zu den in dieser Richtung wirksamen Factoren ist nunmehr auch die Ungarische Direction der Oesterreichischen Staatsbahngesellschaft getreten, welche dem Adriatischen Verkehr mit ihren sämmtlichen Stationen von Totmegyer bis Bazias und Verciorova beigetreten ist, und ebenso wie die übrigen Ungarischen Privatbahnen für Fiume specielle Tarifermässigungen zugestanden hat. Die Frachtvortheile, welche durch diese Differentialtarife Fiume gegenüber Triest gewährt werden, sind zum Theil sehr bedeutend und betragen z. B. bei Getreide von Grosswardein 20 fl., bei Spiritus von Arad 28 fl., bei Holz von Szatmar 21 fl., bei Reistransporten nach Debreczin 20 fl., bei Petroleum nach Losoncz 22 fl. pro Wagen (Pester Lloyd).

sind eine grössere Anzahl dieser verschiedenen Constructionstypen in der Ausstellung zur Anschauung gebracht, welche — wie bereits mitgetheilt — augenblicklich in der Maschinenhalle des landwirthschaftlichen Museums in Berlin stattfindet. Die auf verhältnissmässig kleinem Raum nebeneinander aufgestellten verschiedenartigen Systeme der Bahnen, sowie der dazu gehörigen Fahrzeuge bieten für den Fachmann reichen Stoff zu Vergleichen.

Versuchen wir es, in möglichst objectiver Weise auf Grund persönlicher Anschauung die ausgestellten Systeme kurz zu beschreiben, nachdem wir einige allgemeine Bemerkungen über das Wesen der Feldeisenbahnen vorausgeschickt haben.

Die Bezeichnung Feldeisenbahnen umfasst sowohl Bahnen, welche zu landwirthschaftlichen Zwecken auf eine bestimmte Strecke (gewöhnlich auf den vom Gutshof aus zu den zugehörigen Aeckern führenden Wegen) verlegt, als auch diejenigen, welche im Anschluss an diese festen Geleise nach Bedarf zeitweise nach Aeckern, Wiesen, Waldungen gelegt werden. Zu ersteren, den s. g. festen Feldbahnen werden der Natur der Sache nach durchgängig stärkere Schienen verwandt werden müssen, welche festere Unterlagen mit soliderer Lagerung, Planirung des Terrains für das Geleise und Sicherung der letzteren gegen Witterungseinflüsse erfordern, so dass hier annähernd die Vorbedingungen von für den öffentlichen Verkehr bestimmten Schmalspurbahnen Platz greifen.

Die „fliegenden" Geleise dagegen, mit welchen dieses Referat sich zumeist zu beschäftigen hat, können leichteres aber dennoch festes Geleise haben, welches aus kurzen Stücken bestehend, nach Bedarf zusammengesetzt wird.

Die an diese verlegbaren Geleise von dem Landwirth zu stellenden Haupt-Anforderungen sind folgende: a) Die einzelnen Geleisetheile (Joche) müssen nicht schwerer sein, als dass sie von einem Mann (nur ausnahmsweise von zwei Personen) bequem regiert werden können; b) das Zusammensetzen resp. Wiederauseinandernehmen der Geleisestrecke muss möglichst schnell und in einfacher Weise erfolgen können; c) das Geleise muss sich allen Terrainunebenheiten nach Möglichkeit anschmiegen und für den Fall, dass einmal ein Theil eines Joches ohne feste Unterstützung aufliegt, muss dasselbe stark genug angefertigt sein, um die darübergehende Last ohne Nachtheil aushalten zu können; d) der Anschluss an den Stössen der Joche resp. Schienenenden muss leicht und sicher sein, in der Weise, dass durch Eintreten von Erde oder Schmutz der Betrieb nicht gestört resp. ein Entgleisen der Fahrzeuge völlig ausgeschlossen wird. Dabei müssen die Anschlüsse doch etwas Spielraum gewähren, dergestalt, dass durch eine geringe Schrägelegung des nächsten Joches sich Curven ohne besonders dazu gebogene Schienen herstellen lassen; e) bei dem einzelnen Joch müssen die Schienen derartig in normaler Spurweite fest verbunden sein, dass sie weder seitlich ausweichen, noch in der Längsrichtung nachgeben (wandern) können.

Wenden wir uns nunmehr zu den einzelnen im landwirthschaftlichen Museum ausgestellten Systemen und zwar zunächst zu dem ältesten der Deutschen Feldeisenbahn-Systeme, dem von Spalding, welches bei seinem 2jährigen Bestehen, da es sich dem vorhandenen Bedürfniss möglichst anschmiegt und der Erfinder in seiner Doppelstellung als practischer Landwirth und Constructeur unausgesetzt auf Verbesserungen bedacht war, zur Zeit als dasjenige System anzusehen ist, welches die grösste Verbreitung gefunden hat. Bei einer Spurweite von 60 cm, kräftigem Geleiseprofil und einer Jochlänge von 2 m, führt jedes Joch zwei hölzerne Querschwellen, auf welchen die Schienen in solider Weise befestigt sind und zwar mittelst übergreifenden (senkrecht abgeschnittenen) Schienenstosses auf der breiten Schwelle. Auf letzterer reicht nämlich das eine Ende des Schienenpaares bis etwa zur Mitte; in einiger Entfernung von dem anderen freibleibenden Schienenende befindet sich die zweite, lediglich als Querverbindung dienende schmale Holzschwelle. Bei dem Zusammenstossen der Joche greift das freie Schienenende auf die zugekehrte Hälfte der breiten Schwelle hinüber bis zu den festen Schienenstössen und wird auf der Aussenseite durch aufgebogene Ränder der Unterlagsplatte resp. Hakennägel in richtiger Spurweite festgehalten, während sich die Innenseite des Fusses der breitbasigen Vignoles-Schiene unter zwei auf die Schwelle festgeschraubte Stücke Eisen schiebt, welche, ursprünglich von rechteckiger Form (Dimensionen ca. 5 : 3 : 2 cm), von der oberen der Schiene zugekehrten Kante nach unten innenwärts abgeschrägt und an den Kanten abgerundet sind, so dass sie über den Schienenfuss greifen und diesem kein Ausweichen gestatten. Gleichwohl ist ein Spielraum für verticale und horizontale Abweichung in genügendem Masse gewahrt, um dies System kurzer Joche für alle durch Wagen benutzbaren Terrainformationen sowie für Curven geeignet zu machen. Dieser Umstand, die Tragfähigkeit des Systems, die Einfachheit und Leichtigkeit bei Verlegung und Aufnahme des Geleises, vor Allem aber die Abwesenheit aller patentirten Besonderheiten, welche etwa eintretende Reparaturen der einer Abnutzung besonders ausgesetzten Theile dem einfachen Handwerker gestattet, haben jedenfalls zusammengewirkt, dass vorgenanntes System sich in verhältnissmässig bedeutendem Umfange eingebürgert hat.

Von den Systemen mit breitbasigen Vignoles-Schienen nennen wir sodann die von der R. Dolberg'schen Maschinenfabrik zu Rostock i/M. ausgestellten Objecte. Die kräftigen Vignoles-Schienen (3,4 kg, 4,6 kg, 5 kg und 7,2 kg Gewicht pro laufendes Meter) mit einer Spurweite von 70 resp. 60 cm (auf Wunsch auch geringer) sind in Joche von 2 m (resp. 1½, 1, ½ und ¼ m Länge, letztere drei als Aushülfsstücke) zusammengestellt, ruhen mit einem Ende auf imprägnirten Kieferschwellen in starken schmiedeeisernen, an den Seiten aufgebogenen Unterlagsplatten in einer Befestigung durch zwei starke Hakennägel, und die beiden anderen Enden sind durch Rundeisen mit Verschraubung in richtiger Spurweite festgehalten. Letzteres Jochende ist auf die Querschwelle des nächsten Joches zu legen, wo es auf den erwähnten Unterlagsplatten durch die Köpfe zweier freien Hakennägel festgehalten wird; die Zusammensetzung geht schnell und sicher von Statten und durch etwas Spielraum ist das Verlegen von flachen Curven ohne Störung für die Betriebssicherheit angängig, wie sich auch das ganze System dem Terrain sehr gut anschmiegt. Die Schienenenden sind senkrecht abgeschnitten. Ausser den kurzen obenerwähnten Hilfsjochen und Curvenstücken, Weichen, Kreuzstücken, Wegeübergängen, Stossschwellen etc. liefert die Fabrik besondere Passjoche, welche entweder eine Schwelle in der Mitte und zwei Rundeisen an den Schwellenenden oder aber auf jedem Ende eine Schwelle führen, welche mit halber Breite über die Schienenenden hervorsteht. Unter den Ausstellungsobjecten befindet sich eine sich selbstthätig richtig stellende und damit eine Entgleisung verhindernde Weiche, sowie ein besonders patentirtes, zusammenlegbares eisernes Universal-Passstück, welches zwischen die schwellenlosen Enden zweier Joche geschoben, selbst bei einem Auseinanderstehen bis zu ½ m den Rädern einen ungehinderten Uebergang von einem Joche auf das andere mit Hilfe des Spurkranzes gestattet. Das ganze System ist sehr kräftig und für die stärksten auf Feldbahnen vorkommenden Lasten, sowie für sämmtliche landwirthschaftlichen Transporte ausreichend, schmiegt sich allen Bodenunebenheiten gut an und bedarf bei welligem Terrain zu sicherer Lagerung in besonderen Fällen höchstens des Einschlagens einiger Pflöcke, sowie auf Weichland der Unterlage einiger Brettstücke, um ein zu bedeutendes Eindrücken zu verhüten. Die Kosten betragen pro Meter fertiges Gleis 3,5—5 ℳ, je nach dem Schienenprofil etc., bei 50 cm Spurweite 2,25—3 ℳ.

Einen grossen Werth legt die Fabrik auf Verbesserungen in der Construction der Wagen, und namentlich auf die in welligem Terrain so wichtigen Bremsvorrichtungen. Ausser den vom Kutscher zu bedienenden Standbremsen ist auch die selbstthätige Bremse, welche bei dem Abwärtsfahren von selber in Function tritt, zur Anwendung gebracht; in der ferneren richtigen Erkenntniss, dass der Lauf des Zugthieres zwischen den Schienen wegen der hochliegenden Rundeisen und der Schwellen nicht allein den Schienenverbindungen Nachtheil bringen, sondern auch das Zugthier unter Umständen schwer schädigen kann, ist die Zugvorrichtung derart angebracht, dass das Zugthier seinen Lauf seitlich neben dem Gleise nimmt, und bei einem Abwärtsfahren, sobald das Zugthier von der Last der Wagen überholt und dadurch gefährdet wird, sich der Haken aus der Zugkette auslöst und das Pferd freilässt. Dieser Fall kann vorkommen, wenn gerade nur Wagen mit Standbremse in Gebrauch sind, und diese nicht rechtzeitig in Function gesetzt wird.

Bezüglich der Wagenconstruction (hier Unterwagen in solider Holzausführung) und namentlich der Seiten- und Vorderkipper enthalten wir uns jeden Urtheiles, und bemerken nur, dass sich bei den concurrirenden Fabriken ein reger Wetteifer und ein Streben nach möglichst praktischen Constructionen bemerklich macht; dass diese Fabriken gegenwärtig von dem System der Räder mit nur einem Spurkranz auf der Innenseite mehr und mehr zu den Rillenrädern (die Schienenoberkante umfassend) übergehen.

Ein nahe verwandtes System ist das der Eisengiesserei und Maschinenfabrik von Heinr. Kähler zu Güstrow i/M., wie denn auch deren beide Schienenprofile nur geringe Abweichung zeigen. Die Spurweite beträgt 60 cm und der Preis pro laufendes Meter stellt sich auf 3,50 resp. 4,50 ℳ für gerade Joche und Curven. Auch hier ruht bei jedem Joch das eine Ende des Schienenpaares auf Schwellen von 8 (—12) × 5 cm ebenfalls auf eisernen Unterlagsplatten, an den aufwärts gebogenen Seitentheilen abgerundet; die Befestigung wird sehr solide mittelst durchgehender Schraubenbolzen bewirkt; für die anzusetzenden Schienenenden des nächsten Joches dienen rechteckige Erhöhungen als Führung. Das andere Ende der Schienenpaare ist ebenfalls durch ein mit Doppelschraubenende versehenes Rundeisen auf Spurweite auseinander gehalten; hier ist das Rundeisen aber abwärts gekröpft, so dass es nahezu auf der Oberfläche der Schwelle des Nebenjoches ruhen muss und Zugthiere bei Tritten zwischen den Schienen weniger hindert, auch selber dabei weniger leidet. An jeder Schwelle befindet sich ein drehbares Flacheisen, welches bei dem Aufwärts-

drehen verhindert, dass das eingelegte Nebenjoch auf abschüssigem Terrain resp. bei Belastung sich aus seinem Lager ziehen kann. Die Schienenstösse sind nicht senkrecht, sondern in einem Winkel von 45 Grad abgeschnitten und zwar derart, dass die auf den Schwellen festgelegten Schienenenden über die anderen übergreifen. Dabei ergiebt sich jedoch etwas Spielraum, so dass die Verlegung des Systems leicht und sicher vor sich geht, flache Curven bewerkstelligt werden können und die Joche sich allen Formationen des Terrains gut und sicher anpassen. Bezüglich der Fahrzeuge bleibt noch zu bemerken, dass die Unterwagen hier hauptsächlich nur in Eisen construirt sind und dass hier für die Verbindung zweier Trucks (zu Langholzfrachten oder mittelst langer Kasten) von dem sonst üblichen Mittel der Spannnägel Abstand genommen worden und statt des Spannnagels unter den Schemel ein Kugelgelenk substituirt worden ist. Diese sinnreiche Einrichtung besitzt grössere Gelenkigkeit bei aller erforderlichen Festigkeit, so dass einer Entgleisung (wie sie bei langen Ladungen auf zwei Trucks bei der Steifigkeit und nur bedingungsweisen Drehbarkeit der auf Spannnägeln sitzenden Schemel sowie der Wagenachsen in scharfen Curven noch häufig genug vorkam) noch in höherem Grade vorgebeugt wird.

Die früher ebenfalls geführten selbstthätigen Bremsen hat die Firma mit Rücksicht auf die grössere Anstrengung der Zugthiere (welche unter Umständen sogar bergab ziehen müssen) und die Materialabnutzung gänzlich verworfen und erklärt nach ihren Erfahrungen die scharfe Kettenbremsung des vordersten von 3—5 aneinandergekuppelten Lastwagen, durch den Kutscher bewirkt, als vollkommen ausreichend zum Aufhalten der in Frage kommenden Last. (Fortsetzung folgt.)

Aus der XX. (16. gemeinschaftlichen) Sitzung der Eisenbahn-Tarifcommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten.

Berlin, 13., 14 und 15. Februar 1884.

Nachdem am 13 Februar im Reichstagsgebäude eine Vorberathung der Tagesordnung durch den Ausschuss der Verkehrsinteressenten stattgefunden hatte, folgte die gemeinschaftliche Sitzung am 14. und 15. Februar auf dem Potsdamer Bahnhofe.

Anwesend waren:

A. Seitens der Tarifcommission: HH. Ober-Regierungsrath Kranold, Ober-Regierungsrath Krahn, Regierungsassessor Lehmann, General-Directionsrath Boehm, Finanzrath Dopffel, Regierungsrath Schroeder, Finanzrath v. d. Planitz, Directionsrath Behrens, Director Altvater, Director Dr. von Michels, Directionsrath Lavale, Director Erler, Vicepräsident Dr. Escher, Director Heusler.

B. Seitens des Ausschusses der Verkehrsinteressenten: HH. Ritterschaftsdirector von Wedell-Malchow, Commerzienrath Frentzel, Geh. Commerzienrath Heimendahl, Commerzienrath Langen, Commerzienrath Weidert, Commerzienrath Dr. Websky, Regierungsrath Seebold.

C. Seitens des Reichs-Eisenbahnamtes: HH. Geh. Ober-Regierungsrath Kraefft, Geh. Regierungsrath Cruse.

D. Als Sachverständige: HH. Director Rostosky, Schneeberg, Director Krieg, Schildau, Director Steinwender, Hagen ad 1. Hr. Forstmeister Wagener, Castell ad 2—7. Königliche Eisenbahndirection zu Erfurt ad 11.

Tagesordnung:

I. Packpapier, Tapetenpapier, Papier überhaupt.

Der Antrag der referirenden Eisenbahnverwaltung Sachsens, zu bestimmen, dass Papier und Pappe, unverpackt oder derartig verpackt, dass die Stirnseiten frei von Emballage bleiben, in Specialtarif I verfrachtet werden, wurde mit Mehrheit abgelehnt. Ein weiterer Antrag, „Papier und Pappe aller Art, zum überseeischen Export bestimmt," nach Specialtarif I zu versetzen, wurde vom Ausschuss der Verkehrsinteressenten angenommen, von der Tarifcommission aber gleichfalls abgelehnt.

II. Aussereuropäisches Holz.

Der Antrag: Nach Specialtarif I sind zu verfrachten:

„Holz in Balken, Brettern, Bohlen und Blöcken von Holzsorten, welche nicht Gegenstand eines betriebsmässigen Einschlages in der Mitteleuropäischen Land- und Forstwirthschaft sind, so z. B. Mahagoniholz, Pockholz (Guajak), Teakholz, Ebenholz, Grenadillaholz, Jakarandaholz, Patridgeholz, Satinholz, Zedernholz (carya), Buxbaumholz, Hickoryholz, Amerikanisches (sogen. schwarzes) Wallnussholz, Pitchpine (Pechkiefer), Yellowpine (Gelbkiefer); (Farbhölzer siehe dieselben; Fourniere gehören zu den allgemeinen Wagenladungsclassen)"

wird vom Ausschuss abgelehnt, von den Bahnen angenommen.

Daher kein giltiger Beschluss.

In Specialtarif II ist „Holz, Aussereuropäisches" zu streichen.

III. Zedernholzspähne.

Verweisung nach Specialtarif III.

IV. Grobe Holzwaaren.

Unter Beachtung des sub II — Aussereuropäisches Holz — gefassten Beschlusses, dem jedoch die Zustimmung des Ausschusses fehlt, soll die Pos. Holz und Holzwaaren lauten:

Specialtarif I:

1. (wie oben sub II bemerkt.)
2. Holzwaaren aller Art, soweit nicht in Specialtarif II und III aufgeführt. (Founierte Möbel und Möbelbestandtheile, Holzwaaren mit ausgelegter oder Schnitzarbeit gehören zu den allgemeinen Wagenladungsclassen.)
3. Im Specialtarif I ist zu streichen „Holzröhren".

Specialtarif II. Holz (ausschliesslich der im Specialtarif I bezeichneten Holzarten, welche nicht Gegenstand eines betriebsgemässen Einschlages in der Mitteleuropäischen Land- und Forstwirthschaft sind):

1. Rundes Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen), sowie Scheit- (Kloben-) und Knüppel- (Prügel-) Holz, soweit nicht im Specialtarif III genannt.
2. Daub- (Fass-) Holz, Korb- und Flossweiden.
3. Schnittholz:
   a) kantiges, als Balken, Sparren, Latten, Leisten, auch Rohleisten,
   b) breites, als Bohlen, Planken, Borde, Dielen, Bretter, letztere auch gehobelt und genutet.
4. Haide- und Reiserbesen.
5. Holzwaaren, grobe, folgende:
   Achsen und Deichseln, ausgearbeitete; Badewannen, Butten, Eimer, Kübel, Zuber mit Holz- oder Metallreifen, einzeln oder ineinander gesetzt; Barren; Bienenwohnungen aus Holz; Blumenstäbe; Bürstenhölzer; Cigarrenkistenbretter; Claviaturhölzer; Draht zur Fabrikation von Zündhölzern; Dachspähne, Dachschindeln (Dachsplisse); Deckeletiquettes; Gewehrschäfte, roh vorgearbeitete; Handschlitten; Hefte, roh vorgearbeitete; Hölzer, gerundete zu Stielen und Griffen; Holz- und Schiebekasten; Holzklötze (Holzstöckel) zum Pflastern; Holzschuhe; Holzspulen; Holzspunde; Hühnersteigen; Hutformen; Joche; Kammholz; Keulen; Kästenbretter; Kleider- und Haubenstöcke; Kluppen; Kochlöffel; Kuchenbretter; Küchenbretter; Kübel (Melkkübel); Kummete; Kummetleisten; Leitern; Leiter- und Wiesbäume; Mulden; Nistkästen; Pfähle zu Einzäunungen etc.; Radfelgen; Radschuhe; Radnaben; Radspeichen; Radwellen; Raufen; Räder; Rechen; Reifen; Resonanzböden; Rinnen; Röhren; Ruder; Satzkisten; Schachtelränder; Schaufeln; Schemel; Schieber; Schiffsnägel; Schirr- oder Werkholz, roh vorgearbeitetes; Schlägel; Schlittschuhhölzer; Schöpfer; Schubkarren; Schuhmacherleisten; Schuhpflöcke; Schneidebretter; Siebläufe; Spunde; Stiefelhölzer; Stiefelknechte; Stiele für Spaten, Schaufeln etc.; Griffe und Stiele für Werkzeuge; Stöcke und Peitschenstöcke; Tabakpfeifenhölzer; Teller; Tröge; Weissbüchsen. Die Artikel sub 5 sämmtlich auch in Verbindung mit unedlen Metallen, aber nicht gefärbt, gebeizt, gefirnisst, lackirt oder polirt.
6. Chemisch präparirte Hölzer, als: Telegraphenstangen etc.
7. Holzspähne, auch zur Bier- und Essigklärung.
8. Im Specialtarif II ist zu streichen: die Pos. „Holz, Aussereuropäisches".

Specialtarif III unverändert, nur ist hinter „Holzsägespähne und Holzsägemehl" noch einzuschalten: „auch Zedernholzspähne".

V. Gehobelte Fussbodentheile.

Der Antrag:

„gehobelte Fussbodentheile und Einfassungen aus hartem Holz nach Specialtarif I zu verweisen"

wird vom Ausschuss abgelehnt, von den Bahnen angenommen. Zerlegte Fässer tarifiren nach Specialtarif II.

VI. Besenreisig.

1. In das Verzeichniss der sperrigen Güter B. I. 4. c. ist folgende neue Position aufzunehmen: „Besenreisig, unverschnürt".
2. In der Pos. „Holz" des Specialtarifs III ist unter 3 hinter Reiserholz einzufügen: „Besenreisig".

Zu VII. Gesägte Fichtenholzstäbe zu Cementfässern wurde Beschluss vertagt. No. VIII. Harzöle, IX. Braunkohlentheeröl und X. Petroleumrückstände von der Tagesordnung abgesetzt.

XI. Anthracenrückstände. Nach Specialtarif II versetzt.

XII. Eiserne Pflüge, Cassenschränke, Maschinen. Vertagt.

XIII. Sauerkraut. Nach Specialtarif I versetzt.

XIV. Alphastoff. Nach Specialtarif II versetzt.

XV Papierabfälle.

Papierspähne (Papierabfälle, Pappenabfälle) in fester Verschnürung tarifiren nach Specialtarif II und sind deckungsbedürftig.

XVI. Rohe Lehmgussstücke.

Der Pos. „Eisen" im Specialtarif II ist sub 8 folgende Fassung zu geben:

„Grobe Façonstücke, gegossen oder geschmiedet, über 100 kg Gewicht pro Stück, unverpackt oder nur theilweise verpackt; Roststäbe, unverpackt“.

XVII. Rohhufeisen.

Die beantragte Versetzung nach Specialtarif II wird abgelehnt.

XVIII. Grieskleie.

Pos. „Kleie“ in Specialtarif II ist zu fassen:

„Kleie, auch Grieskleie und Reiskleie (Reisabfall, Reisstaub, Reishülsen)“.

XIX. Getreideabfälle (Raden).

Declassification nach Specialtarif II wird abgelehnt.

XX. Blei.

Versetzt werden nach Specialtarif II:

„Blei in Blöcken, Stangen, Mulden, Platten und Rollen (Walzblei), Bleidraht, Bleiglätte, Bleiröhren, Bleischrot, alte Bleikugeln und andere metallische Abfälle.“

XXI. Hohlglaswaaren. Abgesetzt.

XXII. Hopfen.

Position 15 der sperrigen Güter ist zu fassen: „Hopfen, ungepresst“.

„Hopfen gilt als gepresst, wenn er in Ballen cylindrischer oder runder Form von mindestens 100 kg Einzelgewicht, oder in rechtwinkligen Ballen, in Kisten oder endlich in Metallcylindern verpackt zur Aufgabe gelangt“.

XXIII. Beleuchtungsgegenstände aus Glas. Vertagt.

XXIV. Holzstoffpappe. Wird als deckungsbedürftig erklärt.

XXV. Halbe Viehladungen. Vertagt.

Nächste Sitzung am 28. Mai in Brunnen am Vierwaldstätter See.

Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure.

Versammlung im Januar 1884.

Vorsitzender: Geheimer Admiralitäts-Rath Brix.

Schriftführer: Commissions-Rath Glaser.

Der Vorsitzende eröffnet die erste Sitzung des Jahres 1884 mit einem Rückblick auf die Vereinsthätigkeit im Jahre 1883, aus welchem hervorgeht, dass im vergangenen Jahre 9 Sitzungen abgehalten wurden; in denselben sind 12 grössere Vorträge gehalten, eine ganze Anzahl Mittheilungen, Referate etc. erstattet, ferner technische Fragen aufgeworfen und beantwortet. Die Zahl der Mitglieder hat im Jahre 1883 einen wesentlichen Zuwachs erfahren, dieselbe beträgt nunmehr 319. Durch Todesfälle gingen dem Verein 3 Mitglieder verloren.

Im Anschluss hieran wurde ein Nachruf für das jüngst verstorbene Vereinsmitglied, Königl. Eisenbahn-Maschinen-Inspector P. Nepilly zur Verlesung gebracht.

Der Verewigte wurde am 9. März 1838 in Posen geboren, besuchte nach Absolvirung des Gymnasiums das ehemalige Gewerbe-Institut in Berlin und war dann in den Reparatur-Werkstätten der Oberschlesischen Eisenbahn in Breslau und Kattowitz und in der Maschinenfabrik „Vulkan“ in Stettin thätig. Hierauf trat er als Maschinenmeister bei der Warschau-Wiener Eisenbahn ein und nach etwa 6 Jahren zu der Königl. Preuss. Eisenbahnverwaltung über, wo er während des Französischen Krieges 1870/71 bei der Eisenbahn-Betriebs-Commission als Maschinentechniker thätig war und nach Beendigung desselben zunächst Werkmeister bei der Saarbrücker Eisenbahn, dann Maschinenmeister, später Maschinen-Inspector und Vorstand der Saarbrücker Hauptwerkstatt wurde. Der Verdienste des Verewigten wurde in ehrendster Weise gedacht und hervorgehoben, dass der Verein in ihm einen tüchtigen Fachgenossen verlor, dem auf Grund seiner Befähigung und seines Fleisses eine schöne Laufbahn vorbehalten gewesen wäre. —

Von dem Ober-Maschinenmeister Kahl wird Namens der Cassenrevisoren Bericht erstattet, woraus sich eine sehr günstige Lage des Vereinsvermögens ergiebt; der Redner nimmt daraus Veranlassung den Antrag zu stellen, einen Betrag von etwa 1 000 *M.* des Vereinsvermögens als Honorar für Lösung von Preisaufgaben zu verwenden.

Dieser Antrag wurde von der Versammlung angenommen und gleichzeitig eine Commission von 7 Mitgliedern gewählt, welcher, mit dem Rechte der Cooptation, die Stellung der Preisaufgaben und das Preisrichteramt übertragen wurde.

(Wir werden demnächst Gelegenheit haben, hierauf speciell zurückzukommen.)

Im Anschluss an frühere Vereinsverhandlungen wurde ein Schreiben des Mitgliedes, Herrn R. Koch (Chef der Section für Eisenbahn-Betrieb im Königl. Serbischen Bautenministerium), zur Verlesung gebracht, in welchem derselbe die Resultate seiner Ermittelungen bezüglich der Dauer der Locomotiven mittheilt; hiernach nehmen die Reparaturkosten einer Locomotive proportional dem Producte aus ihrem Kohlenverbrauche mit der zur Anwendung gekommenen Geschwindigkeit zu und sind für Locomotiven gleichen Alters und gleicher Gattung auffallend genau dem Kohlenverbrauch allein proportional.

Ferner wurde ein Schreiben des Vereinsmitgliedes, Herrn Ober-Ingenieur Abt in Paris, zur Kenntniss der Mitglieder gebracht, in welchem er beantragt, zum Studium einer praktischen Einheit für die Locomotivleistung eine Special-Commission zu ernennen, die sich mit den Fachvereinen und gelehrten Gesellschaften anderer Länder zu diesem Zwecke in Verbindung setzt und in angemessener Frist definitive Anträge stellt. Die Besprechung und Beschlussfassung über den Antrag wurde der nächsten Sitzung vorbehalten.

An der hierauf stattfindenden Fortsetzung der Discussion über den in der letzten Sitzung gehaltenen Vortrag der Herrn Regierungs-Maschinenmeisters Schrey, betr. Curven-Widerstand in Eisenbahngeleisen als ein Moment der Gefahr, betheiligten sich Herr Eisenbahn-Maschinenmeister Brandt und Herr Schrey. Von Letzterem wurde eine auf den Gegenstand bezügliche Zusendung des Herrn Ober-Ingenieur Clauss in Braunschweig mitgetheilt, wonach die auf den Braunschweigischen Bahnen im September und October 1881 behufs Ermittelung des Neigungswinkels, unter welchem sich Eisenbahnfahrzeuge beim Durchfahren von Curven gegen die Tangente stellen, und bei welcher Geschwindigkeit und welcher Geleisüberhöhung sich die Radflanschen an die äussere Schiene anlegen, angestellten Versuche bezüglich des letzten Punktes zu einem Resultate geführt haben, welches mit dem von Herrn Schrey vorgetragenen in nahem Zusammenhange steht

Es ergab sich, dass beim Durchfahren einer Geleiscurve vom 685 m Radius, 60 mm Ueberhöhung und 8 mm Spurerweiterung, mit einem dreiachsigen Wagen bei verschiedenen Fahrgeschwindigkeiten, die seitliche Ausweichung der Vorderachse des Wagens sich um 4 mm grösser ergab, als nach der Spurweite des Geleises zulässig war.

Da die Art der Ermittelung dieser Thatsache als völlig zuverlässig zu betrachten ist, so muss, da ein Ausweichen der äusseren Fahrschiene unmöglich gemacht war, daraus ein Aufsteigen des Spurkranzes auf den Schienenkopf selbst gefolgert werden.

Der Redner erläutert in klarer Weise des Näheren, wie diese interessanten Versuche angestellt wurden und theilt ferner noch aus den im Jahre 1877 auf der damaligen Berliner Verbindungsbahn gemachten eingehenden Versuchen zur Constatirung des grösseren oder geringeren Einflusses verschiedener Arten der Kuppelung zwischen Maschine und Tender auf die Stellung der Achsen beider Fahrzeuge das Resultat mit, dass bei Verwendung einer gebräuchlichen Kuppelung bei einer Geschwindigkeit von 37—40 km die Locomotiv-Hinterachse mit den Radflanschen näher an der Curvenschiene entlang lief, als an der inneren.

Den Hauptvortrag des Abends hielt Herr Regierungs-Maschinenmeister Leissner über hydraulische Hebevorrichtungen mit besonderer Berücksichtigung der für die Hebung des Passagier- und Postgepäckes bei der Berliner Stadteisenbahn getroffenen Einrichtungen. Der Vortragende führt einleitend aus, dass sich nach der Art und Weise, in welcher die Expedition des Passagier-Gepäcks auf den Eisenbahnen verschiedener Länder bewirkt wird, nicht allein der Betrieb der Eisenbahnen sehr wesentlich unterscheidet, sondern dass sich diese Verschiedenheit auch sehr merklich in der Anlage der Bahnhöfe, namentlich der Viaductbahnen grosser Städte ausspricht.

Bei den Englischen Bahnen, auf welchen den Fahrgästen nur Gepäckräume im Zuge für die Beförderung des Gepäcks zur Verfügung gestellt werden, ihnen im Uebrigen aber die Sorge für die richtige und sichere Beförderung desselben gänzlich überlassen bleibt, sind alle hochgelegenen Bahnhöfe in den grösseren Städten mit Rampen für die An- und Abfahrt der Strassenfahrzeuge versehen, für welche unter der Halle neben den Perrons eine Fahrstrasse vorgesehen ist, auf welcher sie in unmittelbarer Nähe des Zuges den Reisenden mit seinem Gepäck absetzen.

Im Gegensatz zu dieser Einrichtung hat sich auf dem Continent die eisenbahnseitige Beförderung des Passagier-Gepäcks, welche hinsichtlich der Bequemlichkeit des Publikums grosse Vorzüge besitzt, ausgebildet und eingebürgert. Die Sorge der Gepäckbeförderung wird hiernach dem Fahrgast an der Gepäck-Expedition Seitens der Eisenbahn-Verwaltung abgenommen und von dieser bis zur Wiederaushändigung an der Gepäck-Expedition der Ankunftsstation getragen. Die Gepäck-Expeditionen sind auch bei den grossstädtischen Hochbahnen stets in der Höhe des Strassen-Niveaus angelegt, so dass der Transport der Gepäckstücke von der Strasse, auf welcher die Droschken halten, nach der Annahmestelle ein bequemer ist. Diese Einrichtung erfordert jedoch die Anlage von Hebeanstalten zur Beförderung des Gepäcks von der Höhe des Strassen-Niveaus auf die Höhe der Perrons. Derartige Anlagen haben sich daher bei den hochgelegenen Bahnhöfen in Magdeburg und Hannover, sowie bei dem Potsdamer und Anhalter Bahnhof in Berlin als nothwendig herausgestellt und ergab sich ein gleiches Bedürfniss auch bei Anlage der Bahnhöfe der Berliner Stadteisenbahn, deren Höhe über Strassen-Niveau durchweg eine beträchtlich grössere ist, als bei den vorgenannten Bahnhöfen.

Die Gepäckstücke werden in der Expedition in eigens diesem Zwecke dienende Karren verladen und mit diesen auf die Höhe der Perrons gehoben, auf dem Perron in die möglichste Nähe der Gepäckwagen gefahren und in diese übergeladen.

Für die Hebung und Senkung des Gepäcks von Terrainhöhe auf Perronhöhe bezw. umgekehrt sind auf jedem der drei dem Fernverkehr dienenden Bahnhöfe der Berliner Stadteisenbahn je zwei hydraulische Aufzüge für jede Zugrichtung angelegt, welche bei lebhaftestem Betriebe im Stande sind, innerhalb 5 Minuten 10 000 kg Gepäck zu heben bezw. zu senken. Für die Erzeugung des erforderlichen Druckwassers sind auf diesen Bahnhöfen besondere Dampfpumpen mit Kraftsammlern vorhanden. Für alle wichtigeren Maschinen und Apparate sind, um alle Zufälligkeiten und Betriebsstörungen auszuschliessen, Reserveanlagen vorgesehen.

Die Eigenthümlichkeiten des hydraulischen Betriebes, sowie dessen Vorzüge und Nachtheile werden eingehend zunächst im Allgemeinen und hierauf in Anwendung auf die Anlagen zur Hebung und Senkung des Passagier-Gepäcks bei Viaductbahnhöfen dargelegt. Die für diesen Zweck bei der Berliner Stadteisenbahn hergestellten Anlagen werden an der Hand von Zeichnungen eingehend beschrieben und die Berechnung der Dimensionen und der Leistungsfähigkeit andeutungsweise mitgetheilt. An der Ausführung waren nach Angabe des Vortragenden die A. Borsig'sche und in besonderem Masse die C. Hoppe'sche Maschinenbau-Anstalt in Berlin betheiligt.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Aufnahme der Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn in den Verein und Anwendung der Vereinseinrichtungen auf die Wittenberge-Perleberger und Güstrow-Plauer Eisenbahn nach Massgabe des § 5 des Vereinsstatuts.

Von der Verwaltung der Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn war s. Zt. die Aufnahme in den Verein, von den Verwaltungen der Wittenberge-Perleberger und der Güstrow-Plauer Eisenbahn die Anwendung der Vereinseinrichtungen im Verkehre mit den Vereinsbahnen nach Massgabe des § 5 des Vereinsstatuts beantragt worden. Ueber die Verhältnisse der einzelnen Bahnen ist kurz Folgendes zu bemerken:

Das Netz der Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn umfasst die 207,66 km lange, am 16. November 1882 dem öffentlichen Verkehre übergebene Linie Budapest-Kelenföld-Sz. Lörincz, die 1,68 km lange, zu derselben Zeit eröffnete Verbindungscurve Neu-Dombovar-Alt-Dombovar und die am 2. December pr. eröffnete 55,4 km lange, normalspurige, von Station (Sarbogard) Rétszilas abzweigende Vicinalbahn Rétszilas-Szegszard.

Die eingleisig erbaute, im Königreich Ungarn liegende Bahn hat in Station Budapest-Kelenföld Anschluss an die Ungarische Staatseisenbahn, in Alt-Dombovar mittelst der Verbindungscurve an die Donau-Draubahn und in der Endstation Sz. Lörincz Anschluss an die Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn

Der Betrieb wird von einer Direction mit dem Sitze in Budapest geleitet.

Die am 15. October 1881 für den allgemeinen Verkehr eröffnete Wittenberge-Perleberger Eisenbahn, der Stadt Perleberg gehörig, mit der Zwischenstation Weisen, hat eine Länge von 10,5 km, ist eingleisig und normalspurig erbaut und wird nach Massgabe der Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung betrieben. Der Betrieb derselben ist auf 10 Jahre an den Bauunternehmer Schneider in Berlin verpachtet worden.

In Wittenberge wird der Bahnhof der anschliessenden Berlin-Hamburger Eisenbahn mitbenutzt. Der Sitz der Betriebsverwaltung ist Perleberg.

Die Güstrow-Plauer Eisenbahn ist Eigenthum der gleichnamigen Eisenbahngesellschaft, welche durch den in Güstrow domicilirenden Vorstand vertreten wird.

Diese 44,47 km lange, normalspurige Eisenbahn wurde am 6. December 1882 für den allgemeinen Verkehr eröffnet und wird mit Dampfkraft nach Massgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung betrieben; in Güstrow hat dieselbe Anschluss an die Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahn. Der Betrieb der Bahn ist auf 10 Jahre an den Bauunternehmer Lenz in Stettin verpachtet und es erfolgt die Leitung des Betriebes mit Genehmigung des Grossherzoglich Mecklenburgischen Ministeriums durch einen Königlich Preussischen Regierungs Baumeister, welcher seinen Sitz z. Zt. in Wismar hat und durch einen Betriebsingenieur und einen Maschineningenieur vertreten wird.

Nachdem die Anträge der vorgenannten Verwaltungen seitens der Commission für das Vereinsstatut befürwortet worden waren, hatte die geschäftsführende Direction die statutenmässige Abstimmung über diese Anträge eingeleitet. Den letzteren ist von keiner Seite widersprochen, es ist deshalb von der geschäftsführenden Direction auf Grund der Abstimmung die Aufnahme der Direction der Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn-Actiengesellschaft in Budapest in den Verein, sowie ferner ausgesprochen worden, dass auf den Verkehr der Wittenberge-Perleberger und der Güstrow-Plauer Eisenbahn mit den Vereinsbahnen die Vereinseinrichtungen nach Massgabe des § 5 des Vereinsstatuts Anwendung finden.

Aus dem Protocoll über die in Berlin am 7. December 1883 abgehaltene Generalconferenz der Deutschen Eisenbahnverwaltungen.

(Schluss aus No. 17.)

No. 52. Betr. die Tarifirung von Osmosewasser.

Dem Antrage der Commission, „Osmosewasser, auch condensirt, nicht über 35 pCt. polarisirend" in den Specialtarif III aufzunehmen, wird zugestimmt.

No. 53. Betreffend die Tarifirung von Bleisalz.

Die Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische) in Köln hat beantragt, „Bleisalz" in den Specialtarif III zu versetzen. Die Generalconferenz entscheidet sich nach dem Votum der Commission für Ablehnung des Antrages.

No. 54. Betr. die Tarifirung von Hohlwaaren aus Sandstein und Cement.

Die Commissionsanträge: 1. in der Position „Steine" des Specialtarifs III bei c hinter „Schwellen und Stufen" hinzuzufügen: „ferner Krippen, Tröge, Brunnen-, Gossen- und Spülsteine, Rinnen, hohlgearbeitete Steine zu Durchlässen", 2. die Position „Cement" des Specialtarifs III zu fassen: „Cement, sowie Steine, Platten, Fliesen, Krippen, Tröge, Brunnen-, Gossen- und Spülsteine, Rinnen, Röhren und hohlgearbeitete Steine zu Durchlässen aus Cement" werden angenommen.

No. 55. Betr. die Tarifirung von Manganlauge und schwefelsaurer Thonerde.

Der commissionsseitig vorgeschlagenen Aufnahme von „Manganlauge" in den Specialtarif III, andererseits der Ablehnung des Antrags, „schwefelsaure Thonerde, denaturirte" in den Specialtarif III zu versetzen, wird zugestimmt.

No. 56. Betr. die Tarifirung von Salmiakgeist und Ammoniakwasser.

Die Commission hat den Antrag gestellt, die jetzige Fassung der Position „Gaswasser" unter Streichung des Wortes Ammoniakwasser durch folgende zu ersetzen: Gaswasser (Theerwasser, Abfallwasser der Leuchtgasfabriken). Von Herrn Eisenbahndirector Dr. v. Michels (Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen) wird darauf aufmerksam gemacht, dass der Name Theerwasser als anderweite Bezeichnung für Theer- oder Kiengalle bereits im Specialtarif II vorkomme. Er empfehle deshalb, das qu. Wort in der vorliegenden Position zu streichen und dieselbe zu fassen „Gaswasser (Abfallwasser der Leuchtgasfabriken)." Die Generalconferenz beschliesst demgemäss.

No. 57. Betr. die Tarifirung von phosphorsaurer Thonerde.

Die Commission hat beschlossen, „phosphorsaure Thonerde" in den Specialtarif III bei den Düngemitteln aufzuführen. Die Generalconferenz genehmigt diesen Beschluss.

No. 58. Betr. die Tarifirung von Magnesit.

Es wird beschlossen: 1. in den Specialtarif III hinter „Magnesia, kaustische" einzuschalten: „Magnesit, roher in Stücken", 2. im Specialtarif II und im Verzeichniss der deckungsbedürftigen Güter hinter „Magnesit" hinzuzufügen: „gemahlen, in Fässern verpackt".

No. 59. Betr. die Tarifirung von Eisenvitriol.

Das wiederholte Gesuch eines Industriellen der Rheinprovinz, Eisenvitriol in den Specialtarif III zu versetzen, wird nach dem Vorschlage der Commission abgelehnt.

No. 60. Betr. die Tarifirung von Seesalz.

Die Aufnahme von Seesalz bei den Positionen „Salz" des Specialtarifs III und des Verzeichnisses sub B III 2 wird genehmigt.

No. 61. Betr. die Tarifirung von Walkabgängen.

Auf Empfehlung der Commission werden „Walkabgänge, flüssige" unter die Güter des Specialtarifs III eingereiht.

No. 62. Betr. die Tarifirung alter Eisenbahnschienen.

Der Antrag der Commission auf Klarstellung der Position „altes Eisen" des Specialtarifs III wird in der folgenden vom Herrn Ober-Regierungsrath Kranold (Königliche Eisenbahndirection Berlin) vorgeschlagenen Fassung: „Altes abgängiges Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlbruch, alte Eisen- und Stahlmunition, alte gebrauchte Eisenbahn- und Grubenschienen, alte gebrauchte Schwellen, alte gebrauchte Radbandagen und sonstige alte Radtheile; ferner Abfälle von Stahl und Eisen, auch Weissblechabfälle" angenommen.

No. 63. Betr. die Tarifirung von Braunkohle in gemahlenem und geschlemmtem Zustande.

Die Position „Braunkohlen" des Specialtarifs III wird nach dem Antrage der Commission wie folgt ergänzt: „Braunkohlen, Braunkohlenkokes Braunkohlenbriquets (Braunkohlen in pulverisirtem Zustande fallen bei Verpackung in Fässern, Kisten oder Kasten unter Specialtarif II. Siehe Erdfarben)".

No. 64. Betr. die Tarifirung von schwefelsaurem Kalk.

Es wird beschlossen, in der Position Düngemittel des Specialtarifs III hinter dem Worte „Chlorkalium" einzufügen: „schwefelsaures Kali, schwefelsaurer Kali-Magnesia-Dünger, kalihaltiges Abfallsalz (Einstreusalz zur Compostbereitung und zum Einstreuen in die Ställe)". Auf Antrag des Herrn Ober-Regierungsrath Kranold (Königliche Eisenbahndirection Berlin) wird die Position Düngemittel in B III 2 in gleicher Weise ergänzt.

No. 65. Betr. die Tarifirung von Muschelschalen.

Die Anträge der Commission, 1. Muschelschalen und Muschelschalenabfälle im Specialtarif III zu streichen, 2. Muschelschalen aller Art in den Specialtarif II aufzunehmen, werden angenommen.

No. 66. Betr. die Tarifirung von Schlammstärke.

Dem Vorschlage der Commission entsprechend erhalten die betreffenden Positionen der Specialtarife I und II folgende Fassung: Specialtarif I: Stärke, getrocknete (auch getrocknete Schlammstärke). Specialtarif II: Stärke, feuchte (auch feuchte Schlammstärke).

No. 67. Betr. die Tarifirung von Rübensyrup.

Von der Commission ist beantragt, 1. die Position „Rübensyrup, gereinigter" des Specialtarifs I abzuändern in: „Rübenspeisesyrup"; 2. unter Streichung der Position „Melasse, ungereinigter Rübensyrup" des Specialtarifs II in diesen Tarif neu aufzunehmen: unter R: Rübensyrup, ungereinigter (die nicht zu Speisezwecken direct brauchbaren Nachproducte der Raffinerie), unter M: Melasse. Diese Anträge werden angenommen.

No. 68. Betr. die Tarifirung von Rohmaterialien, Haupt-, Abfall- und Nebenproducten der Zink- und Blei-Industrie.

Seitens der Commission sind folgende Anträge gestellt: 1. in den Specialtarif III aufzunehmen: „Zinkischer Ofenbruch (Zinkschwamm, auch Hochofenschwamm), Zinkgekrätz (unreines Zinkoxyd), Zinkasche, Zinkschlacke"; 2. desgl. in den Specialtarif II: „Zinkstaub (Poussière), Zinkgrau, zinkischer Flugstaub"; 3. die Position Zink des Specialtarifs I zu fassen: „Zink in Platten (Rohzink), Zinkblech (Walzzink), Zinkabschnitzel, Zinkbrocken (Hartzink), zinkisches Blei"; in den Specialtarif III aufzunehmen: „Bleiasche, Bleischlacken, Bleistein, Bleigelb"; 5. die Position Blei des Specialtarifs I zu fassen: „Blei in Blöcken, Stangen, Mulden, Platten und Rollen (Walzblei), Bleidraht, Bleiglätte, Bleiröhren, Bleischrot, alte Bleikugeln und andere metallische Bleiabfälle". Die Generalconferenz beschliesst demgemäss. Herr Regierungsrath Krönig (Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn) bemerkt, dass Anträge auf Detarifirung von Zink und Blei in Blatten etc. vorliegen und er sich vorbehalte, auf dieselben später zurückzukommen. Es wird constatirt, dass diesen Anträgen durch die heutige Beschlussfassung nicht präjudicirt wird.

No. 69. Betr. die Tarifirung von „Haardünger" und „Fleischmehl."

Die Anträge der Commission: 1. hinter der Position „Haardünger" in Parenthese hinzuzufügen („Rindshaare zum Düngen)"; 2. das Wort „Fleischmehl" bei den Düngemitteln zu streichen und bei den Abfällen hinter „Stollmehl" wieder aufzuführen, finden Annahme.

No. 70. Betr. die Beförderungsbedingungen für Extrafahrten der Menagerien, Kunstreiter- und Theatergesellschaften.

Die Anträge der Königlichen Eisenbahndirection Berlin, die Bestimmungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen über Extrafahrten (Anhang II des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebs-Reglement) als Zusatzbestimmungen zu 8 des Betriebs-Reglements in die Personentarife mit einzelnen Modificationen aufzunehmen und in den Tarifen über die Beförderung von Fahrzeugen etc. und von Gütern durch Zusätze auf diese Bestimmungen des Personentarifs zu verweisen, sind von der Commission abgelehnt. Die Generalconferenz beschliesst in gleichem Sinne.

No. 71. Betr. die Unterbrechung der Fahrt bei Rundreisebillets auf den nicht als Coupon- und Aufenthaltsstationen bezeichneten Zwischenstationen.

Es wird beschlossen, die in der Generalconferenz vom 25. November 1882 Position 60 B angenommene zusätzliche Bestimmung zu § 10 des Betriebs-Reglements durch folgende von der Commission vorgeschlagene, von Herrn Eisenbahndirector Dr. v. Michels (Kaiserliche Generaldirection in Strassburg) modificirte Bestimmung zu ergänzen: „Bei Benutzung eines gewöhnlichen Tourbillets ist eine einmalige, bei Benutzung von Retourbillets je eine einmalige Unterbrechung der Fahrt auf der Hin- und Rückreise — unter Bestätigung auf dem Billet durch den Stationsvorstand — gestattet. Die einzelnen Coupons der Rundreisebillets werden in dieser Beziehung den gewöhnlichen Tourbillets gleichgeachtet, so dass ausser auf den im Billet etwa bezeichneten Aufenthaltsstationen noch eine einmalige Fahrtunterbrechung auf jeder Couponstrecke zugelassen ist. Inwieweit Fahrtunterbrechungen bei Benutzung anderweiter Billets gestattet sind, bestimmen die besonderen Vorschriften der einzelnen Eisenbahnen".

No. 72. Betr. Zulassung der Frachtzahlung durch den Empfänger bezw. die Zulassung von Nachnahmen bei der Beförderung von kleinem Vieh in Käfigen etc.

Der von der Grossherzoglichen Eisenbahndirection in Oldenburg gestellte Antrag: Zu § 43 des Betriebs-Reglements folgende Zusatzbestimmung aufzunehmen: „Die Vorausbezahlung der Fracht kann beansprucht, auch kann Nachnahmebelastung abgelehnt werden" wird, nachdem Herr Ober-Regierungsrath Ramsauer wiederholt darauf hingewiesen, dass eine Regelung der Frage im Sinne des Antrages im Interesse der Versender liege, entgegen dem Votum der Commission angenommen.

Vorgelesen, genehmigt und unterschrieben. Kranold. Erler. Hooter. Meissner.

Verzeichniss der Abgeordneten zur Generalconferenz der Deutschen Eisenbahnverwaltungen, abgehalten zu Berlin am 7. December 1883. 1. Altdamm-Colberger Bahn Herr Baurath Schmidt, 2. Badische Staatseisenbahnen Herr Regierungsrath Schroeder, 3. Bayerische Staatseisenbahnen Herr Generaldirectionsrath Boehm, 4. Berlin-Hamburger Bahn Herr Director Erler, 5. Braunschweigische Bahn Herr Finanzrath Rummel, 6. Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn Herr Director Kletke, 7. Eisern-Siegener Bahn Herr Director Siemsen, 8. Elsass-Lothringische Bahnen Herr Eisenbahndirector Breithaupt, Herr Eisenbahndirector Dr. von Michels, 9. Halberstadt-Blankenburger Bahn Herr Bahndirector Schneider, 10. Hessische Ludwigsbahn Herr Director Maschmann, 11. Holsteinische Marschbahn Herr Baurath Lund, 12. Kiel-Eckernförde-Flensburger Bahn Herr Geh. Oberbaurath Buresch, 13. Lübeck-Büchener Bahn Herr Director Brecht, 14. Mecklenburgische Friedrich-Franzbahn Herr Finanzrath Moeller, 15. Main-Neckarbahn Herr Ober-Regierungsrath Grosch, 16. Oberhessische Staatseisenbahn Herr Director Altvater, 17. Oels-Gnesener Bahn Herr Regierungs- und Baurath Grapow, 18. Oldenburgische Staatseisenbahn Herr Ober-Regierungsrath Ramsauer, 19. Ostpreussische Südbahn Herr Director Wendland, 20. Pfälzische Eisenbahnen Herr Directionsrath Lavale, 21. Königliche Eisenbahndirection zu Berlin Herr Ober-Regierungsrath Kranold, 22. Königliche Eisenbahndirection zu Bromberg Herr Ober-Regierungsrath Lüdicke, 23. Königliche Eisenbahndirection zu Elberfeld Herr Ober-Regierungsrath Krahn, 24. Königliche Eisenbahndirection zu Frankfurt a/M. Herr Regierungsassessor Lehmann, 25. Königliche Eisenbahndirection zu Erfurt Herr Ober-Regierungsrath Wehrmann, 26. Königliche Eisenbahndirection zu Hannover Herr Ober-Regierungsrath Thomé, 27. Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische) zu Köln Herr Ober- und Geheimer Regierungsrath Hartnack, 28. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische) zu Köln Herr Eisenbahndirector Weiss, 29. Königliche Eisenbahndirection zu Magdeburg Herr Regierungsrath Koehler, 30. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn zu Breslau Herr Regierungsrath Kroenig, 31. Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn Herr Eisenbahndirector Beyer, 32. Saal-Eisenbahn Herr Präsident Mirus, 33. Sächsische Staatseisenbahnen Herr Generaldirector v. Tschirschky-Bögendorf, Herr Finanzrath v. d. Planitz, Herr Finanzrath v. Kirchbach, 34. Warstein-Lippstadter Eisenbahn Herr Betriebsdirector Schoenfeld, 35. Weimar-Geraer Bahn Herr Eisenbahndirector Baurath Kohl, 36. Westholsteinische Bahn Herr Baurath Wollheim 37. Württembergische Staatseisenbahn Herr Finanzrath Dopffel. Als Protocollführer: Eisenbahnsecretär Meissner. Nicht vertreten waren: 1. Altona-Kieler Eisenbahn, 2. Aachen-Jülich, 3. Breslau-Warschau, 4. Brölthalbahn, 5. Crefelder Bahn, 6. Cronberger Bahn, 7. Dortmund-Gronau-Enschede, 8. Eisenberg-Crossen, 9. Eutin-Lübeck, 10. Feldabahn, 11. Friedrichrodaer Bahn, 12. Georgs-Marienhütte, 13. Grand Central Belge, 14. Hoyaer Bahn, 15. Kirchheimer Bahn, 16. Ilmenau-Gehren, 17. Militärbahn, 18. Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, 19. Niederländische Rheineisenbahn, 20. Niederländische Staatsbahn, 21. Nordbrabant-Deutsche Bahn, 22. Nordhausen-Erfurt, 23. Osterwieck-Wasserleben, 24. Parchim-Ludwigslust, 25. Paulinenaue-Neuruppin, 26. Peine-Ilsederhütte, 27. Posen-Creuzburg, 28. Ruhlaer Eisenbahn, 29. Stargard-Cüstriner Bahn, 30. Tilsit-Insterburg, 31. Unterelbesche Bahn, 32 Werrabahn, 33. Wittenberge-Perleberg.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Oesterreichischer Entwurf einer Arbeiter-Unfallversicherung.

Der auf die Eisenbahnen Bezug nehmende Theil des im Oesterreichischen Abgeordnetenhause eingebrachten Entwurfes eines Arbeiter-Unfallversicherungsgesetzes lässt es sehr wünschenswerth erscheinen, bevor dieser Entwurf zur weiteren Behandlung gelangt, jene Consequenzen zu besprechen, welche aus einem derartigen oder ähnlichen Gesetze für die Eisenbahnverwaltungen resultiren und jene Schritte in Erwägung zu ziehen, welche zu einer eventuellen Aenderung dieses Entwurfes, soweit derselbe die Eisenbahnen berührt, unternommen werden könnten. Es genügt wohl darauf hinzuweisen, dass schon die Eintheilung der Arbeiter und Betriebsbeamten in solche, auf welche ihrer Beschäftigung nach das Unfallgesetz vom 5. März 1869 Anwendung findet oder nicht, im praktischen Betriebe ausserordentlich schwer

durchführbar erscheint. Desgleichen dürften sich ernste Bedenken geltend machen lassen gegen die Eintheilung einer Verwaltung in verschiedene nach Kammerbezirken abgetheilte Versicherungsanstalten u. s. w.

Das Bahnnetz des Staates.

Das Oesterreichische Abgeordnetenhaus hat die General- und Specialdebatte über die Regierungsvorlage, betreffend die Erwerbung der Franz-Josef-, der Rudolf- und der Vorarlberger Bahn durch den Staat, zu Ende geführt. Damit wurde die ohnehin zweifellose Zustimmung der Majorität zur Acquisition der genannten Bahnen ausgesprochen, also auch der neueste Abschnitt des Verstaatlichungswerkes abgeschlossen. (Die aus diesem Anlasse vom gewesenen Minister Herbst und dem gegenwärtigen Handelsminister Freiherrn von Pino gehaltenen ausgezeichneten Reden bringen wir demnächst.) Wir bringen hier eine kleine Tabelle, welche den ziffermässigen Bestand des Oesterreichischen Staatsbahnnetzes darthut. Dasselbe umfasst, wie man weiss, nicht blos die vom Staate erworbenen oder gebauten, sondern auch die nur im Betriebe desselben stehenden Bahnen.

	Länge in Kilometer	Capital in Gulden Oe. W.
Franz-Josefbahn	715,762	98 276 600
Elisabeth-Westbahn	943,080	172 267 117
Rudolfbahn	805,691	138 716 300
Vorarlberger Bahn	97,078	13 396 600
Braunau-Strasswalchener Bahn	37,543	875 000
Niederösterreichische Staatsbahnen	157,441	9 258 630
Donau-Uferbahn	14,043	953 283
Tarvis-Pontafel	24,926	3 565 324
Arlbergbahn	136,600	35 600 000
Dalmatiner Bahn	105,733	10 972 231
Istrianer Bahn	143,421	12 760 468
Herpelje-Triest	—	3 340 000
Dniesterbahn	111,781	2 450 571
Rakonitz-Protivin	144,946	16 021 623
Tarnow-Leluchow	145,722	13 358 642
Unterdrauburg-Wolfsberg	38,098	1 918 834
Erbersdorf-Würbenthal	20,533	800 000
Kriegsdorf-Römerstadt	13,761	512 454
Mürzzuschlag-Neuberg	11,494	557 079
Albrechtbahn	182,620	23 032 000
Mährische Grenzbahn	117,239	17 000 000
Galizische Transversalbahn	—	20 984 000
Abzweigungen derselben	—	11 500 000

Die Localbahnen Fürstenfeld-Fehring und Asch-Rossbach und das neue Localbahngesetz.

Die Gesetzesvorlagen über diese beiden Localbahnen wurden vom Abgeordnetenhause fast ohne alle Debatte angenommen. Dieselben kommen durch die Opferwilligkeit der Interessenten der betheiligten Länder und des Staates zu Stande. Anlässlich der Bemerkung eines Abgeordneten äusserte sich Minister v. Pino dahin, dass sich die Regierung mit der Abfassung eines Localbahngesetzes auf das Ernstlichste und Eingehendste beschäftigt hat, dass der Gesetzentwurf bereits auch fertiggestellt ist, aber noch einigen neuerlichen Berathungen unterzogen werden muss. Die Regierung wird auch dafür Sorge tragen, dass dieses Gesetz zu einer Zeit eingebracht wird, wo ohne Schädigung der Ertheilung von Concessionen für Bauten von Eisenbahnen die Berathung desselben wird zu Ende geführt werden können.

Zwei der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahngesellschaft concessionirte Localbahnen.

Das Reichsgesetzblatt veröffentlicht die Concessionirung der Localbahn Brünn-Tischnowitz und Rudelsdorf-Landskron. Beide Linien werden der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Einer Concessionsurkunde, welche vom 15. Januar 1884 datirt, übertragen und sind längstens bis 31. December 1884 zu vollenden. Die Linie Brünn-Tischnowitz ist circa 30 km lang, zweigt zwischen Brünn und Schimitz aus dem currenten Hauptgeleise der Staatsbahn ab, führt an den Orten Königsfeld, Rzeczkowitz, Gurein und Drazow vorüber und endet nächst der Stadt Tischnowitz (Vorkloster). Die Linie von Rudelsdorf nach Landskron ist circa 4 km lang.

Betreffs Einführung der Elektrischen Beleuchtung der Locomotive erwiderte der Regierungsvertreter Sectionschef v. Czedik in der Sitzung des Reichstages auf eine Interpellation des Abgeordneten Dr. Heilsberg, vom 23. d. Mts., dass die Regierung diese Angelegenheit mit grossem Interesse verfolge und auch weiter verfolgen werde, dass die Schwierigkeit bisher nur in den grossen Kosten bestanden habe, dass aber Aussicht sei, dass auch diese Kosten sich durch Erzeugung im Grossen geringer herausstellen dürften. Zu allernächst habe die Regierung ins Auge gefasst, dass bei den Secundärbahnen, bei welchen die Ueberwachung der Strecke eine nur theilweise und das Bahnwächterpersonal äusserst geringfügig ist, die Maschinen mit dieser Beleuchtung werden versehen werden. Bezüglich der übrigen Bahnen werde die Regierung die Frage im Auge behalten und gewiss bemüht sein, hierdurch das zur Sicherung des Verkehrs und des Publikums Nöthige ins Leben zu rufen.

Prioritäten und deren Conversion.

Der glänzende Verlauf der Prioritätenconvertirung der Franz-Josefbahn regt folgende Betrachtungen an:

Das amtliche Coursblatt der Wiener Börse verzeichnet gegenwärtig 32 Gattungen von Silberprioritäten mit 5 pCt. Verzinsung, die allerdings in Folge von Couponabzügen zum Theil nur nominell ist. Von den in Rede stehenden 32 Gattungen tragen nur noch 11 5 und über 5 pCt., während die übrigen 21 Obligationen sich zu ihren heutigen Coursen mit weniger als 5 pCt. verzinsen. Die Durchschnittsverzinsung sämmtlicher Oesterreichischer und Ungarischer 5 pCt. Silberprioritäten beträgt 4,87 pCt. Erwägt man nun, dass sich bei den 21 Prioritätengattungen, welche weniger als 5 pCt. Zinsen tragen, im Falle ihrer Auslosung noch ein effectiver Capitalsverlust ergiebt, so kann es wohl nicht zweifelhaft sein, dass die Conversion aller über Pari notirenden 5 pCt. Obligationen nicht allein ein Erforderniss der Oportunität, sondern auch im eminentesten Interesse der Prioritätenbesitzer selbst gelegen ist. Es lässt sich auch behaupten, dass man heute ohne jedes Risico alle 5 pCt. Oesterreichischen und Ungarischen Prioritäten in 4 pCt. Obligationen convertiren könnte. Die massgebenden Kreise würden auch gut thun, sich mit der Frage der Conversion der 5 pCt. Prioritäten ernst und eingehend zu beschäftigen, denn wenn nicht alle Anzeichen trügen, wird dieselbe mit immer grösserem Nachdruck ihre Lösung fordern.

Kartellirung des Holzverkehrs.

Gelegentlich der Berathungen behufs Feststellung einer neuen Quotisirung im Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Deutschland, Belgien und Holland andererseits wurde, schreibt das „Tagblatt", die Einbeziehung des Holzverkehrs in das Kartell in Aussicht genommen. Die beabsichtigte Theilung des Holzverkehrs setzt nun die Erstellung directer Tarife über die transportberechtigten Routen voraus und wären in diese Tarife die derzeit noch bestehenden Refactien einzurechnen, eventuell müssten letztere aus dem Grunde aufgehoben werden, weil bei Nichtberücksichtigung derselben die thatsächliche Durchführung der Verkehrstheilung absolut nicht erzielt wird. Nachdem jedoch eine derartige Massregel Vorarbeiten erfordert, weiter die beschleunigte Durchführung derselben schon mit Rücksicht auf die gegenwärtigen Verhältnisse der Handelswelt nicht leicht angängig ist, so haben die Ungarischen Bahnverwaltungen in einer Conferenz beschlossen, die Kartellirung des Holzverkehrs bis zum Jahre 1885 hinauszuschieben und bis dahin den via Ruttek bestehenden directen Tarif aufrechtzuhalten. Die Oesterreichischen Bahnen wurden von dem Beschlusse der Conferenz der Ungarischen Bahnen mit dem Bemerken in Kenntniss gesetzt, dass, sobald die angeführten Inlandsverhältnisse geklärt sowie jene Hindernisse beseitigt sein werden, welche die derzeitige Kartellirung des Holzverkehrs in Folge der auf Ungarischem Gebiete schon in der nächsten Zukunft bevorstehenden Aenderungen in der Gruppirung der Bahnen ohnedies erschweren würden, die Ungarischen Bahnen es dann nicht verabsäumen werden, diesen Gegenstand derart der Erledigung zuzuführen, dass die Erstellung der directen Tarife schon im Laufe des nächsten Jahres ermöglicht werde und hierdurch die Kartellirung des Holzverkehrs selbst mit dem 1. Januar 1885 eingeführt werden könnte.

Beschlüsse der Ungarischen Directoren-Conferenz.

Bei dieser Conferenz wurde 1. das Gesuch des Herrn Ignaz Konta (Kohn) um Unterstützung bei Herausgabe seines Eisenbahn-Jahrbuches, in Berücksichtigung der bedeutenden Dienste, welche dasselbe den Ungarischen Bahnen im Auslande leistet, aufs Wärmste befürwortet und die vorsitzende Direction bevollmächtigt, an das Königlich Ungarische Communications-Ministerium eine Eingabe zu richten, dass den subventionirten Bahnen gestattet werde, dem Konta'schen Unternehmen eine jährliche Subvention zu leisten. Dieselbe Unterstützung fand auch das „Magyar Vasuti Evkönyo" (Ungarisches Eisenbahn-Jahrbuch) mit dem Hinweis darauf, dass dasselbe in heimischen Kreisen ebenso erfolgreiche Dienste leistet, wie das Konta'sche Jahrbuch im Auslande. 2. Ein Anerbieten zur Aufstellung einer internationalen Fahrkarten-Verkaufsagentur in Budapest wurde, nachdem die Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen mit einem andern Unternehmer zu gleichem Zwecke einen Vertrag bereits abgeschlossen haben, abgelehnt. 3. Das Ansuchen des Teplitzer Gewerbevereines, um Gewährung einer 50 pCt. Ermässigung für die in den Monaten Juli bis September l. J. in Teplitz veranstaltete Ausstellung für die Fahrten der Aussteller, wurde abgelehnt, dagegen die Gewährung der üblichen Transportbegünstigung für die Ausstellungsobjecte empfohlen. 4. Um Ausarbeitung einer detaillirten Instruction zur Regelung des Verkehrsdienstes auf den Vicinalbahnen, nach den von der Regierung bereits festgesetzten Grundprincipien, wird das Verkehrscomité ersucht. 5. Die anlässlich der neuen, die Locomotiv-Kesselrevisionen betreffenden Regierungsverordnungen durch die entsendete Fachcommission

entworfene Eingabe wurde genehmigt. 6. Den Erlass des Königlich Ungarischen Communications-Ministeriums vom 24. Januar l. J., betreffs Regelung des Vorganges bei Aufnahme eines Protestes in Handelssachen durch die Königlichen Notare auf den Eisenbahnstationen, nimmt die Conferenz zur Kenntniss und wird die Ungarische Nordostbahn mit der Herausgabe einer gleichmässigen Instruction betraut 7. Es sind der Verordnung des Communications-Ministeriums zufolge im Januar jeden Jahres die Ausweise über die ausgefolgten Frei-, temporären und Abonnements-Karten vorzulegen und monatlich zu ergänzen. 8. Die von einem Ingenieur beabsichtigte Herausgabe eines Eisenbahn-Wörterbuches in Deutsch-Ungarischer und Französischer Sprache ist thunlichst zu unterstützen.

Club Oesterreichischer Eisenbahnbeamten.

In demselben hielt Herr Berthold Curant, Werkstättenchef der K. K. Direction für Staatseisenbahn-Betrieb, einen gründlichen, mit Demonstrationen verbundenen Vortrag über „Zahnradbahnen". Nach einigen allgemeinen Bemerkungen erläutert der Redner das Princip des bestehenden Adhäsionssystems und knüpft hieran die Vortheile, welche das Zahnradbahnsystem biete. Er zieht einen interessanten Vergleich zwischen den Widerständen an einer Adhäsions- und einer Zahnradbahnmaschine, und stellt die Leistungsfähigkeit beider Systeme einander gegenüber. Der Vortragende behauptet, dass das Zahnradbahnsystem noch lange nicht jene Vollkommenheit besitze, die von demselben zu erwarten, und dass bei dem heutigen Stand der Technik man vor der weitern Ausbildung dieses Systems nicht zurückschrecken dürfe. Bisher freilich habe sich nur ein einziger Ingenieur, nämlich Riggenbach, eingehender damit befasst, und von einem Manne lasse sich nicht Alles erwarten. Er setzte sodann auseinander in welcher Weise das Riggenbach'sche Zahnradbahnsystem von ihm modificirt wurde, um die Kostspieligkeit dieser Bahnen zu vermindern, ohne das Wesen und das Grundprincip zu tangiren. Zum Schlusse spricht der Redner den Wunsch aus, dass der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, der für die Prämiirung technischer Elaborate einen Fonds besitze, sich dieses Stiefkindes der Zahnradbahnen annehmen und einen Preis ausschreibe, um die gründliche Durchführung dieser Construction zu fördern.

Elektrische Eisenbahn zwischen Steyr und Bad Hall.

In Steyr ist ein Vertreter der Firma Siemens & Halske eingetroffen. Derselbe conferirte mit dem Obmanne des Centralcomités der dortigen Ausstellung, behufs der technischen Vorstudien, die demnächst für die elektrische Eisenbahnlinie Steyr-Hall gemacht werden sollen. Die Betheiligung an der Ausstellung ist eine so lebhafte, dass bereits über Raummangel geklagt wird.

Börsenbericht und Verstaatlichung.

Die früher erwähnte Prioritäten-Conversion beschäftigt ebenso wie die fortschreitende Verstaatlichung die Speculation über das Schicksal unserer Eisenbahntitres. Das Anlagecapital der verstaatlichten Bahnen beträgt rund 608 Millionen, das der Privatbahnen 660 Millionen. Die verstaatlichten Eisenbahntitel werden aber nicht lange mehr in Umlauf bleiben, die der Privatbahnen müssen daher naturgemäss steigen. Trotz der Mindereinnahme haben sich die Bahncourse doch wie in der Vorwoche behauptet; ja nach Prioritäten ist die lebhafteste Nachfrage, da es an Material fehlt und sich die Eigner von den steigenden Coursen noch nicht locken lassen.

Miscellen.

Brand eines Eisenbahnzuges.

Einer der furchtbarsten Unfälle in der Geschichte der Oeldistricte Amerikas trug sich am 15. Januar cr. auf der Bradford-Richburg und Cuba Bahn zu, indem ein ganzer vollbesetzter Personenzug verbrannte; wunderbarerweise verunglückten dabei nur 3 Personen.

Am vorgenannten Tage traf der Morgens 5 Uhr ab Station Willerville gefahrene Personenzug in 2½ Miles Entfernung von Bradford auf einen zwischen den Schienen herabfliessenden Oelstrom, der in Folge Ueberfliessens eines Petroleumbottichs entstanden war. Die Bahn lag in einer starken Neigung, der Petroleumstrom hatte eine Länge von 900 Fuss und überfluthete an einzelnen Stellen noch die Schienen.

Durch das Feuer der Tirebox entzündete sich plötzlich mit furchtbarer Detonation das gesammte Petroleum und stand sofort der aus Packwagen und einem Personenwagen bestehende Zug in allen Theilen in Flammen, da die Räder das brennende Oel überall hinschleuderten.

Das Gefälle hinab donnerte der Zug ganz in Feuer gehüllt.

Dem Führer gelang es, den Zug zum Stehen zu bringen, er musste aber mit beschleunigter Fahrt suchen aus dem Bereiche des Feuers zu kommen, was ihm auch bald gelang.

Hierbei entgleiste am Fusse der Rampe in einer dort befindlichen scharfen Curve die Maschine und der Packwagen im Schnee.

Viele Personen erlitten mehr oder weniger Brandwunden, 3 weibliche Passagiere verbrannten.

(„Scientific American" v. 26. Januar 1884.)

Brand eines feuersicheren Theaters.

Eines der seit Neujahr dieses Jahres ausgebrochenen grossen Feuer ist der Theaterbrand in Cleveland. Dieses ganz nach den jetzt aufgestellten Vorschriften für Feuersicherheit eingerichtete und erbaute Theater wurde in ¾ Stunden bis auf den Grund vernichtet.

Dasselbe war neu, erst seit 2 Monaten eröffnet und mit allen denkbaren Sicherheitseinrichtungen versehen und ausgerüstet.

Bühne und Zuschauerraum waren durch ein 6 Fuss starkes Mauerwerk und einen soliden eisernen Vorhang von einander getrennt; die Decke des Zuschauerraums bestand aus Eisenblech, und war nach den neuesten Erfahrungen ein grosses Oberlicht über der Bühne angebracht, dessen Glas durch die Hitze des Feuers auf der Bühne zerbrechen und so den Luftstrom von der Bühne in den Zuschauerraum verhindern sollte. An vielen Stellen des Gebäudes angebrachte Standrohre ermöglichten die Zuführung genügender Wassermassen. Der Grund des Feuers war eine Gasexplosion; keinen Menschen trifft bei der Katastrophe ein Verschulden und haben alle Apparate und Einrichtungen durchaus gut functionirt, aber den gänzlichen Ruin des Gebäudes nicht verhindern können.

(„Scientific American" v. 26. Januar 1884.)

Bismark-Brücke.

Die Bismark-Brücke wird über den Missouri im Zuge der Northern Pacific Railroad bei Bismark, Dacota, erbaut.

Dieselbe besteht aus 3 Flussöffnungen à 400 Fuss weit und 2 Landöffnungen von je 113 Fuss Weite. Die Pfeiler werden aus Mauerwerk ausgeführt und auf gewachsenem Felsen von grosser Mächtigkeit gegründet. Der Raum zwischen höchsten Sommerwasser und der Brückenfahrbahn beträgt 50 Fuss. Die Gründung geschah auf eisernen Senkkästen und hatte man dabei das grosse Glück, dass, nachdem der geschlossene Fels erreicht war, kein Wasser mehr zudrang und mithin kein Ueberdruck in den Caissons erforderlich wurde. Jeder Caisson ist 74 Fuss lang, 26 Fuss breit und aussen 17 Fuss hoch; der untere Theil besteht aus einer 7 Fuss hohen Arbeitskammer mit grader Decke und seitlicher Abschrägung. Der obere aus Zimmerwerk hergestellte Theil des Caissons ist mit Portland-Cement ausgegossen. Jeder Caisson enthält 40 t Eisen und 500 Cubik-Yards Concrete. Die Caissons wurden am Lande gebaut, dann über die Pfeilerstelle verschifft und durch Einfüllung des Concretes versenkt. Das Mauerwerk am oberen Ende der Pfeiler ist als Eisbrecher ausgebildet und mit Eisen stark armirt.

(„Engineering" v. 25. Januar 1884.)

Dauer der Bahnschwellen in Mexico.

Ueber die Dauer der bei den Bahnen in Mexico verwandten Schwellen, deren Länge 9 Fuss, Breite 10 Zoll und Dicke 5 Zoll beträgt, haben eingehende Versuche folgende Resultate ergeben:

Gute Baltische, auf sorgfältigste Art mit Kreosot getränkte Schwellen sind nach 4 Jahren durchaus abgängig gewesen.

Harte, feste Mexicanische Eichenholzschwellen zeigten nur eine Dauer von 3, höchstens 4 Jahren.

Beide vorgenannte Holzarten zeigten in Folge Einwirkung der Hitze und Trockenheit der Luft eine vollkommene Structuränderung, das vorher feste Holz verwandelte sich in eine trockene schwammige Masse. Beschädigungen durch Insecten sind nicht vorgekommen. Das beste Material ist das sogenannte Zapote Holz, ein tropisches Product, was absolut wetterbeständig, aber sehr theuer ist. In Farbe ist es schwarz und sinkt im Wasser nieder. Das Abarbeiten der Platte für den Schienenfuss und Einbohren der Nägellöcher ist wegen der Härte des Holzes sehr schwierig und theuer. Der einzige Einfluss der Sonne auf diese Holzart ist leichtes Reissen und Spalten und müssen deshalb die Schwellen ganz in Kies eingebettet werden.

Am nächsten dem Zapote kommt Sabino Holz, eine Art Ceder, von Farbe der Cedern-Bleistifte. Nach 7jähriger Benutzung waren diese Schwellen noch absolut fest und gut und nur durch die mechanische Einwirkung der Schienenfüsse und des Sandes angegriffen. Diese Schwellen sind auch sehr theuer. (Es ist ganz auffallend, weshalb man in Mexico unter obigen Verhältnissen nicht zum eisernen Oberbau übergeht. Nur ganz vereinzelt findet man in den Amerikanischen technischen Blättern Andeutungen, dass der eiserne Oberbau vielleicht ausführbar sei, der grossartigen Leistungen Deutschlands in dieser Branche wird nirgends mit einem Worte erwähnt. Weiss man das drüben nicht, oder will man es nur nicht wissen? Bemerkung des Referenten.)

(„Scientific American" v. 19. Januar 1884.)

Deutsche Steinkohlen in Oberitalien.

Der Ingenieur August Sartori in Mailand, der schon seit einigen Jahren die Frage des für die Oberitalienischen Eisenbahnen geeigneten Brennmaterials studirt, hat seinen Antrag beim Minister der öffentlichen Arbeiten in Rom und bei der Administration der genannten Bahnen erneuert, dass man auf

breiter Basis Versuche mit Westfälischer, Böhmischer und Schlesischer Kohle anstellen möge, um ein Urtheil darüber zu gewinnen, ob es convenirt, diese an Stelle der Englischen anzuwenden. Herr Sartori ist in den Stand gesetzt, zu dem Ende ausnahmsweise billig obige drei Sorten von Kohlen nach den Stationen Pino, Peri und Pontebba zu liefern und will im Durchschnitt 7 500 Calorien und einen Gehalt von 5 pCt. Asche garantiren.

Wenn der Antrag angenommen werden und das Resultat günstig ausfallen sollte, dann würde eine bedeutende Ersparniss in den Betriebskosten der Oberitalienischen Bahnen erzielt und den Klagen des Genueser Handelsstandes abgeholfen werden, der ungern seinen Hafen von löschenden Kohlenschiffen eingenommen sieht.

Menge des gefallenen Regens.

Ueber die Menge des gefallenen Regens in Amerika berichtete (nach Messungen in Newhaven) die „Smithsonian Contribution", dass im Durchschnitt der letzten 10 Jahre 42,9 Zoll, in dem der letzten 4 Jahre 36,4 Zoll und endlich im Durchschnitt der letzten 2 Jahre 31,6 Zoll Regen jährlich gefallen sind. Das Mittel aus der Zeit von 1807 bis 1867 betrug 44,43 Zoll.

Da eine Beseitigung der Wälder gerade in den letzten Jahren nicht stattgehabt hat, so ist der Rückgang der gefallenen Regenmengen darauf nicht zurückzuschieben und stehen Landwirthe und Physiker der auffallenden Thatsache nicht ohne Bedenken gegenüber.

Der letzte Englische Census

hat die glückliche Thatsache ergeben, dass seit 1851 die Zahl der Blinden von Jahr zu Jahr und zwar seit dem letzten Decennium in fortschreitend günstigem Verhältnisse abgenommen hat. Zur Zeit kommt ein Blinder auf 1 138 Sehende.

(„Scientific American" v. 26. Januar 1884.)

Um in der Kälte sich warm zu halten,

trinken die Policeman in Newyork nicht Whisky, Rum oder andere Spirituosen, sondern ein Glas Ale mit gewöhnlichen schwarzen Pfeffer. Die Droschkenkutscher, die den Witterungsunbilden mehr wie die Schutzleute ausgesetzt sind, trinken wohl Ale, aber ohne Pfeffer und ziehen heissen starken Kaffee Allem vor, da er am meisten wärmt und am längsten vorhält.

Eisenbahnkarten.

Uebersichtskarte der Directions- und Betriebsamts-Bezirke der Königlich Preussischen Staatseisenbahnen von Dr. Koch. Ausgabe pro März-April 1884. Ladenpreis 1 ℳ 50 ₰. Die am 1. März und 1. April d. J. eintretenden Aenderungen in der Organisation der Preussischen Staatseisenbahnen sind in der soeben erschienenen neuen Ausgabe dieser beifällig aufgenommenen Uebersichtskarte veranschaulicht. Ausser den bisherigen 10 Directionsbezirken sind die beiden neuen (Altona und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn) auf dem grösseren Carton, welcher die Directionsbezirke Berlin und Hannover umfasst, dargestellt, während die zu den bisher bestehenden 63 Betriebsamts-Bezirken hinzutretenden zwei neuen Aemter: Breslau (Breslau-Dzieditz) und Posen (Posen-Creuzburg) bei dem Directionsbezirk Breslau beigefügt worden sind. Diese 65 Betriebsamts-Bezirke sind mit verschiedenen Farben und Nummern bezeichnet und am Rand der Karte ein alphabetisches Verzeichniss derselben mit Nummernhinweis abgedruckt, so dass man sich über die Lage und den Umfang eines jeden dieser Bezirke alsbald orientiren kann. Die am 1. April d. J. weiter eintretende anderweite Abgrenzung der Betriebsämter der Directionsbezirke Köln (linksrheinisch), Erfurt und Magdeburg ist auf die Weise noch ganz besonders hervorgehoben, dass bei den von einem Bezirk in einen andern übergehenden Linien die bis zum 1. April gültige Farbe beibehalten, aber schwarz schraffirt und daneben die von da ab geltende Farbenbezeichnung beigefügt worden ist.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Berichtigungen.

K. K. priv. Böhmische Nordbahn. Tarifberichtigung. Im Tarif Oesterreich-Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz Theil II vom 1. October 1883 beträgt der Frachtsatz des Ausnahme-Tarifes No. 9 (pag. 58) für Rumburg richtig 0,47 ℳ.

Prag, den 27. Februar 1884. (558)

Die General-Direction.

II. Eröffnungen.

Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt. Am 1. März cr. werden die nachstehend aufgeführten an der Strecke Kohlfurt-Falkenberg belegenen Haltestellen für den Personen-Verkehr eröffnet:

zwischen den Stationen Falkenberg und Liebenwerda die Haltestelle Beyersdorf,
zwischen den Stationen Liebenwerda und Elsterwerda die Haltestelle Zeischa,
zwischen den Stationen Elsterwerda und Plessa die Haltestelle Kahla O.-L.,
zwischen den Stationen Mückenberg und Ruhland die Haltestelle Naundorf,
zwischen den Stationen Ruhland und Hohenbocka die Haltestelle Schwarzbach,
zwischen den Stationen Hohenbocka und Hoyerswerda die Haltestelle Schwarzcolm.

Ueber die im Verkehre von und nach den genannten Haltestellen zur Erhebung kommenden Fahrpreise ertheilen die Billetexpeditionen Auskunft. Eine directe Expedition von Reisegepäck findet auf den Haltestellen nicht statt.

Bis auf Weiteres wird in der Richtung von Falkenberg Zug No. 97, Abfahrt von Falkenberg 6³⁰ Vorm. und in der Richtung von Hoyerswerda Zug No. 98, Abfahrt von Hoyerswerda 10²⁵ Vorm. nach Bedarf bei den Haltestellen zur Aufnahme bezw. zum Absetzen von Passagieren anhalten.

Erfurt, den 25. Februar 1884. (559)

Königliche Eisenbahn-Direction.

III. Güterverkehr.

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Güter-Verkehr. Am 1. März d. J. tritt ein neuer, ermässigte Frachten enthaltender Ausnahme-Tarif für den Transport von Europäischem Bau- und Nutzholz von Stationen der Königlich Bayerischen Staatsbahnen nach Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld, sowie der Aachen-Jülicher und Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn in Kraft, durch welchen der gleiche Ausnahme-Tarif vom 1. Januar 1881 aufgehoben wird. Preis 30 ₰. Für die in letzterem Tarife enthaltenen, in den vorgenannten neuen Tarif nicht wieder aufgenommenen, diesseitigen Stationen Bingerbrück, Birresborn, Blankenheim, Gerolstein, Hillesheim, Jünkerath und Kyllburg bestehen seit 1. Juni 1883 im Süddeutschen Eisenbahn-Verbande (Verkehr zwischen Deutschen Bahnen) — Heft No. 3 — anderweite Frachtsätze.

Ferner treten am 1. März d. J. die bezüglichen Frachtsätze des Ausnahme-Tarifs für Holz im Hannover-Bayerisch-Oesterreichischen Verbande vom 15. November 1878 nebst Nachträgen insoweit ausser Kraft, als der obengenannte neue Tarif vom 1. März d. J. anderweite Taxen enthält.

Köln, den 25. Februar 1884. (560)

Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische),
zugleich Namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

Der Seite 15 der zweiten Ausgabe des Verbandtarifs, giltig vom 20. Januar/1. Februar cr., enthaltene Specialtarif für **Lumpen** von Stationen der Moskau-Brest-Bahn nach Königsberg, Pillau und Memel tritt mit dem 15./27. dieses Monats in Kraft.

Bromberg, den 22. Februar 1884. (561 J)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Vom 13. April 1884 ab werden im Güterverkehr zwischen den Stationen der Directionsbezirke **Bromberg** und **Berlin** die Tarifsätze des im Gütertarif vom 1. August 1881 enthaltenen Ausnahmetarifs 3 für Flachs in vollen Wagenladungen à 10 000 kg in den nachbenannten Relationen erhöht:

a) zwischen Königsberg i/Pr., Braunsberg, Elbing, Güldenboden, Mühlhausen und Pr. Holland einerseits und Liebau i/Schl., Landeshut i/Schl. und Ruhbank andererseits;

b) zwischen Insterburg, Gumbinnen und Memel einerseits und Liebau i/Schl., Landeshut i/Schl., Ruhbank, Hirschberg, Lomnitz, Mittel-Zillerthal, Schmiedeberg, Rabishau, Greiffenberg und Görlitz andererseits;

c) zwischen Allenstein einerseits und Liebau i/Schl. andererseits.

Die erhöhten Frachtsätze sind auf den Verbandstationen zu erfahren. Auch ertheilt die unterzeichnete Direction über die Höhe qu. Frachtsätze auf Verlangen Auskunft.

Bromberg, den 22. Februar 1884. (562 J)

Königliche Eisenbahn-Direction,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. März d. J. tritt für den **Transport von Eisen- und Stahlwaaren** von Belgien nach der Station Leoben der Oesterreichischen Staatsbahn ein Ausnahmetarif in Wirksamkeit.

Ein Exemplar des Tarifs wird auf Wunsch kostenfrei abgelassen.

Köln, den 25. Februar 1884. (563)

Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische).

Am 1. März d. J. wird zu dem **Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren** für den Eisenbahn-Directionsbezirk Elberfeld, gültig vom 1. Juli 1882, der Nachtrag II herausgegeben, welcher Aenderungen des Betriebsreglements nebst Zusatzbestimmungen sowie der allgemeinen Tarifvorschriften und des Tarifs für die Nebengebühren enthält.

Elberfeld, den 22. Februar 1884. (564)

Königliche Eisenbahndirection.

Hessische Ludwigsbahn. An Stelle des seit 1. December 1880 nebst Nachtrag I gültigen Tarifhefts 3 zu Theil III des **Süddeutschen Verbandes** tritt mit Wirkung vom 1. März a. cr. ein neuer Ausnahmetarif für Kohlen in Kraft.

Derselbe enthält neue Frachtsätze für unsere Station Mannheim ab Stationen der Böhmischen Westbahn und kann von unserem Tarifbureau, soweit der Vorrath reicht, zum Preise von 0,25 *M.* pro Exemplar bezogen werden.

Mainz, den 24. Februar 1884. (565)

In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Specialdirection.

Zum Localtarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. April 1881 tritt am 1. März cr. Nachtrag 4 in Kraft, welcher Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Zusatzbestimmungen zu § 35 und 43 des Betriebsreglements und der Tarifvorschriften enthält.

Der Nachtrag ist zum Preise von 15 ₰ bei unseren Expeditionen käuflich.

Die Direction der Unter-Elbeschen Eisenbahngesellschaft. (566)

Wismar-Rostocker Eisenbahn. Die auf Seite 13 des diesseitigen, vom Tage der Betriebseröffnung gültigen Local-Gütertarifs sub D enthaltene Bestimmung über die Erhebung von Hafenbahngebühren in Wismar und Rostock ist zu streichen.

In unserem vom Tage der Betriebseröffnung gültigen Localtarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren befinden sich 2 Druckfehler:

sub bb. α muss es heissen:
„Minimalerhebung für jede Sendung 3 *M.* pro Stück“ und
sub bb. β muss es heissen:
„Minimalerhebung für jede Sendung 1 *M.* pro Stück“.

Wismar, den 25. Februar 1884. (567)

Der Vorstand der Wismar-Rostocker Eisenbahngesellschaft.

Vom 13. April 1884 neuen Styls ab wird der vom 1. Februar 1882 n. St. giltige Tarif für die directe **Beförderung von Flachs, Hanf, Heede und Werg** zwischen den Stationen Moskau und Wjäsma der Moskau-Brester Bahn und Schlesischen Flachsstationen nebst Nachtrag I aufgehoben. Von demselben Tage ab tritt ein neuer gleichnamiger Tarif mit theilweise erhöhten Frachtsätzen für Sendungen à 610 Pud (10 000 kg) pro Wagen in Kraft.

Durch den neuen Tarif wird die Verkehrsrelation Mittelwalde loco sowie die bisherige Tariftabelle für Sendungen à 425 Pud ausgeschlossen.

Exemplare des qu. neuen Flachstarifs können von den Verbandstationen käuflich bezogen werden.

Bromberg, den 22. Februar 1884. (568 J)

Königliche Eisenbahndirection,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Zum **Königsberg - Moskauer Verband-Gütertarif** vom 1. Januar 1880 n. St. (zweite Ausgabe) ist ein Specialtarif für Getreide etc. für den Verkehr von Stationen der Koslow-Tambow und Rjäsan-Koslow Bahn nach Königsberg, Pillau und Memel mit Giltigkeit vom 1./13. Februar 1884 herausgegeben.

Exemplare dieses Specialtarifs sind bei den vorbenannten Deutschen Verbandstationen käuflich zu beziehen.

Bromberg, den 22. Februar 1884. (569 J)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Vom 13. April 1884 neuen Stils ab wird der vom 1. Januar 1883 n. St. giltige Tarif für directe **Beförderung von Flachs, Heede und Werg bezw. Hanf** nebst Nachtrag I und zugehörigem Anhang aufgehoben.

Vom obigen Tage ab tritt ein neuer Tarif für den Russisch-Böhmischen Flachsverkehr in Kraft, durch welchen ausser den bisherigen Transportrouten noch die Route via Granica-Olmütz-Tinischt einbezogen wird.

Durch den neuen Tarif kommen gegen die bisherigen Sätze erhöhte directe Frachtsätze für Flachs, Heede und Werg, und zwar nur für Sendungen bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg zu einem Frachtbrief, und bezüglich des Anhanges gleichfalls erhöhte Sätze nur für Sendungen in Quantitäten von 610 Pud (10 000 kg) pro Wagen zur Einführung.

Exemplare des neuen Flachstarifs resp. Anhangs zu demselben können von den Verbandstationen käuflich bezogen werden.

Bromberg, den 22. Februar 1884. (570 J)

Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Vom 13. April 1884 neuen Stils treten zu der vom 1. Januar 1883 neuen Stils giltigen 2. Ausgabe des Gütertarifs für den Deutsch-Russischen Eisenbahnverband die nachstehenden Abänderungen und Ergänzungen in Kraft:

1. Der Ausnahmetarif 1 B. (Flachs, Flachsheede und Werg) wird aufgehoben und tritt von demselben Tage ab ein neuer Ausnahmetarif I B. mit theilweise erhöhten Frachtsätzen für Sendungen à 10 000 kg (bisherige Tariftabelle) in Kraft. Durch den neuen Ausnahmetarif werden die Verkehrsrelationen Halbstadt loco und Mittelwalde loco ausgeschlossen.

2. Abänderungen der Zusatzbestimmungen zu § 54 des Betriebsreglements, betreffend Ermässigung der Nachnahmeprovision.

3. Die Station Landsberg a/W. des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg wird für den gesammten Güterverkehr, die Stationen Benau und Wüstegiersdorf des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin, Wiesenbad der Sächsischen Staatseisenbahnen und Myslowitz der Oberschlesischen Eisenbahn werden für den Flachsverkehr, die Stationen Rheda des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover, Mannheim der Hessischen Ludwigsbahn u. der Badischen Staatseisenbahn, Ludwigshafen der Pfälzischen Eisenbahnen, Saar - Union, Schiltigheim und Strassburg der Elsass-Lothr. Eisenbahnen werden für den Flachs- und Hanfverkehr, die Sationen Remscheid-Hasten und Remscheid-Vieringhausen des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld, Brebach, Burbach, Dillingen, Neunkirchen und Völklingen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrh.) werden für den Eisenverkehr (Ausnahmetarif III A. und III B) in den genannten Verband bezw. in den Gütertarif neu aufgenommen.

4 Die Station Berlin (Ostbahnhof) wird in den Ausnahmetarif III A. (Eisen und Stahl etc.) aufgenommen.

Exemplare des dieserhalb herausgegebenen 6. Nachtrages zum Deutsch-Russischen Gütertarif können von den Verbandstationen käuflich bezogen werden.

Bromberg, den 22. Februar 1884. (571 J)

Königliche Eisenbahndirection,
als geschäftsführende Verwaltung.

Eutin-Lübecker Eisenbahn. Mit Gültigkeit vom 1. März cr. ist der Nachtrag I zum Localtarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. August 1883 erschienen, welcher enthält:

1. Aenderung resp. Ergänzung der allgemeinen Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement.
2. Aenderung der Tarifvorschriften.

Exemplare des Nachtrages können zum Preise von 0,05 *M.* bei den Güterexpeditionen entnommen werden.

Lübeck, den 23. Februar 1884. (572 H&V)

Der Verwaltungsrath.

Mit dem 1. März cr. tritt der Nachtrag III zum Tarif vom 1. October 1880 für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der **Paulinenaue - Neu-Ruppiner Eisenbahn** und Stationen der **Berlin-Hamburger Eisenbahn** in Kraft, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen.

Exemplare des qu. Nachtrags können durch die betheiligten Güterexpeditionen zum Preise von 0,10 *M.* bezogen werden.

Berlin, den 25. Februar 1884. (573)

Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Zum Tarif vom 15. Juni 1880 für den Verkehr zwischen Stationen der **Berlin-Hamburger Eisenbahn** einerseits und Stationen der **Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn** andererseits tritt mit dem 1. März cr. der Nachtrag 3 in Kraft, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen.

Exemplare des Nachtrags sind zum Preise von 0,05 *M.* pro Stück durch die betheiligten Güterexpeditionen zu beziehen.

Berlin, 26. Februar 1884. (574)

Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Güterverkehr zwischen Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn und des Directionsbezirks Magdeburg. Am 5. März d. Js. treten in dem oben bezeichneten Verkehre für die Station Wannsee des Directionsbezirks Magdeburg anderweite, fast durchweg niedrigere Entfernungen und Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die vorgenannte Station und das Verkehrsbüreau hierselbst auf Verlangen Auskunft ertheilen.

Magdeburg, den 24. Februar 1884. (575)

Königliche Eisenbahndirection,
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr. Für die Reexpedition von Eisen, Kohlen, Fahrzeugen ist in Folge von Aenderungen und Ermässigung der Gebühren auf den Italienischen Grenzstationen ein neuer Dienstbefehl 1 mit Gültigkeit vom 1. März 1884 ausgegeben worden. Derselbe kann von den Verbandstationen und Central-Dienststellen gratis bezogen werden.

Strassburg, den 22. Februar 1884. (576)

Die geschäftsführende Verwaltung
für die Gotthard-Abtheilung,
Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 1. März cr. gelangt für den **Transport von Roheisen** bei Bezahlung von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Unterwellenborn nach Libsic, Station der pr. Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft ein directer Frachtsatz von 1,13 *M.* pro 100 kg zur Einführung.

Erfurt, den 20. Februar 1884. (577)

Königliche Eisenbahndirection.

Staatsbahn - Vieh- etc. Verkehr Berlin-Erfurt. Am 1. März cr. tritt für die directe Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn - Directionsbezirks Berlin einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt und der Gotha-Ohrdrufer Eisenbahn, sowie der Nordhausen-Erfurter, Saal-, Weimar-Geraer, Werra-Eisenbahn (mit Einschluss von Wernshausen-Schmalkalden) und den Stationen Dietzhausen, Rohr und Suhl des Eisenbahn - Directionsbezirks Magdeburg ein neuer Tarif in Kraft. Hierdurch werden aufgehoben:

1. Localtarif des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin für die Beförderung von

Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. September 1881;

2. Tarif für die Beförderung von Leichen, Equipagen und anderen Fahrzeugen, sowie von lebenden Thieren (excl. Hunden) im directen Verkehr zwischen Stationen der Berlin-Görlitzer Eisenbahn einerseits und Stationen der Halle-Sorau-Gubener, Cottbus-Grossenhainer und Märkisch-Posener Eisenbahn andererseits vom 20. Januar 1881;

3. Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren zwischen Stationen der Märkisch-Posener Eisenbahn einerseits und Stationen der Niederschlesisch-Märkischen und Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn andererseits vom 1. Juni 1878;

4. Preussisch-Thüringischer Verbandstarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. März 1880;

5. Stettin-Berlin-Thüringischer Verbandstarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. April 1880;

6. Preussisch-Sächsischer Vieh- etc. Tarif vom 1. Januar 1882.

Die unter 4—6 bezeichneten Tarife jedoch nur insoweit, als sie Bestimmungen und Tarifsätze für den Verkehr zwischen denjenigen Stationen enthalten, auf welche der vorliegende neue Tarif Anwendung findet.

Durch diesen Tarif werden neben vielfachen Frachtermässigungen auch einzelne Frachterhöhungen herbeigeführt; dieselben treten indess erst am 15. April cr. in Kraft.

Exemplare des neuen Tarifs sind vom 1. März cr. ab bei den Expeditionen zum Preise von 0,40 ℳ pro Stück käuflich zu haben. Nähere Auskunft ertheilen bis zum 1. März cr. die unterzeichnete Königliche Direction, vom 1. März cr. ab die Expeditionen.

Erfurt, den 25. Februar 1884. (578)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Oels-Gnesener Eisenbahn. Am 1. März cr. treten in unserem Bahnbereich einige von der General-Conferenz der Deutschen Eisenbahnen am 7. December pr. beschlossene Aenderungen bezw. Ergänzungen der Bestimmungen des Tarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und Thieren in Kraft. Die bezüglichen anderweiten Bestimmungen sind auf den Stationen zu erfahren.

Breslau, den 22. Februar 1884.
Direction. (579 H & V)

Südwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Mit dem 1. März 1884 kommen für den Güter-Verkehr zwischen Ludwigshafen einerseits und Würzburg andererseits anderweite ermässigte Frachtsätze zur Einführung. Nähere Auskunft hierüber ertheilen unsere Güterexpeditionen.

Karlsruhe, den 26. Februar 1884. (580)
General-Direction der Grossherzogl. Bad. Staatseisenbahnen.

Vieh-Verkehr. Zum Tarif für den directen Vieh- etc. Verkehr zwischen Stationen der Berlin-Hamburger Eisenbahn einerseits und Stationen der diesseitigen Eisenbahn andererseits vom 1. September 1880 tritt mit dem 1. März cr. der Nachtrag VII in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen resp. Ergänzungen der allgemeinen Zusatzbestimmungen zum Betriebs-Reglement, der Tarifvorschriften und der Tarif-Tabellen.

Lübeck, den 26. Februar 1884.
Die Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft, (581)
als geschäftsführende Verwaltung.

Verbands-Güterverkehr zwischen Lübeck-Büchener etc. und Berlin-Hamburger etc. Stationen. Mit dem 1. März cr. tritt zum Tarif für den obenbezeichneten Verband vom 1. April 1878 der Nachtrag IX in Kraft.

Derselbe enthält ausser den bereits früher publicirten Frachtsätzen des Specialtarifs III im Verkehr mit Schwarzenbeck Aenderungen der Nomenclatur der Ausnahmetarife No. 1, 3 und 4 sowie die Einbeziehung des Artikels „Dextrin" in den Ausnahmetarif für Stärke etc. zum Export im Verkehr von Neu-Ruppin nach Lübeck.

Exemplare des Nachtrags sind bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu haben.

Lübeck, den 26. Februar 1884. (582)
Die Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Für die Beförderung von rohem Eis in Ladungen von 10 000 kg treten mit sofortiger Gültigkeit innerhalb des Südwestdeutschen Eisenbahn-Verbandsverkehrs die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (wie für Steine) in Kraft. Vom 1. Mai d. J. ab werden die bisher gültigen Frachtsätze wieder in Anwendung kommen.

Strassburg, den 23. Februar 1884. (583)
Kaiserliche Generaldirection.

Für die Beförderung **langer Nadelholzstämme** in rohem Zustande zwischen Hasslau und Zwickau tritt im Bayerisch-Sächsischen Güterverkehre mit sofortiger Giltigkeit ein Frachtsatz von 0,52 ℳ pro 100 kg in Kraft, welcher bei Aufgabe von 20 000 kg pro Frachtbriefsendung bezw. bei Frachtzahlung für dieses Gewicht angewendet wird.

Dresden, den 25. Februar 1884. (584)
Königliche Generaldirection
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Vom 1. März cr. ab finden die im **Local-Ausnahmetarif** der Oberschlesischen Eisenbahn für Frankenstein O S. E. bestehenden Frachtsätze für Steinkohlen und Cokes auch für Sendungen nach Frankenstein der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn Anwendung.

Breslau, den 21. Februar 1884. (585)
Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Am 1. März cr. tritt zu den Ausnahmetarifen für den **Transport Oberschlesischer Steinkohlen und Cokes** je ein Nachtrag III und zwar zum Tarif vom 1. Januar 1883 nach Stationen des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin etc. und zum Tarif vom 1. Februar 1883 nach Stationen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn in Kraft. Dieselben enthalten Frachtsätze für Sendungen von Wilhelmsbahngrube, Ermässigungen bestehender Sätze nach den Stationen der oben bezeichneten Bahnen, und Tarifberichtigungen.

Druckexemplare sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 24. Februar 1884. (586)
Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Ober- und Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Vom 1. März cr. ab werden die Frachtsätze für den Transport Oberschlesischer und Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes nach Station Zossen des diesseitigen Directionsbezirks um 0,06 ℳ pro 100 kg ermässigt. Die ermässigten Zossener Frachtsätze finden gleichzeitig auch auf Transporte nach der vor Zossen gelegenen Station Baruth Anwendung.

Berlin, den 26. Februar 1884. (587)
Königliche Eisenbahndirection.

Vom 1. März d. J. ab findet unbeschränkte Abfertigung von Eil-, Stück- und Wagenladungsgütern von und nach der Station Halensee der Berliner Ringbahn statt; über die Frachtberechnung giebt der am 1. März cr. in Kraft tretende Nachtrag II zum diesseitigen Local-Gütertarif Auskunft.

Berlin, den 25. Februar 1884. (588)
Königliche Eisenbahndirection.

Am 20. März d. J. gelangt im **Ostdeutsch-Oesterreichischen und Ostdeutsch-Böhmischen Verbande** ein ermässigter Ausnahmetarif für Eisenerze und Kiesabbrände von Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und Oesterreichischen Nordwestbahn nach Oberschlesischen Stationen zur Einführung.

Exemplare desselben sind auf den Stationen Gleiwitz, Zabrze, Beuthen und Kattowitz unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 24. Februar 1884. (589)
Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, für die betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 15. April cr. gelangen die im **Galizisch-Deutschen bezw. Galizisch-Niederländischen Holzverkehr** (Tarifheft IV vom 1. August 1879) für den Verkehr zwischen den Stationen M. Ostrau und Pohl K. F. N. B. einer- und Stationen des Mitteldeutschen Eisenbahnverbandes andererseits bestehenden Frachtsätze und somit Tarifheft IV in seinem ganzen Umfange zur Aufhebung und werden durch anderweite directe Tarife nicht ersetzt.

Breslau, den 22. Februar 1884. (590)
Namens der Verbandverwaltungen:
Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Am 1. März d. J. treten zu den **Ausnahmetarifen für Oberschlesische Steinkohlen** von Stationen der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn nach solchen des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin und der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn vom 1. Januar bezw. 1. Februar 1883 die Nachträge II resp. III mit ermässigten Frachtsätzen nach einer grösseren Anzahl von Stationen in Kraft. Druckexemplare dieser Nachträge sind auf den Verbandstationen zu haben.

Breslau, den 27. Februar 1884. (591)
Direction der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn-Gesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung.

Saarkohlen-Verkehr nach der Reichsbahn. Am 1. März cr. tritt ein neuer Saarkohlen-Ausnahmetarif No. 9 in Kraft unter Aufhebung des gleichnamigen Ausnahmetarifs vom 1. October 1881 nebst Nachträgen. Der neue Tarif enthält sowohl Ermässigungen als auch Erhöhungen. Die erhöhten Sätze treten jedoch erst am 15. April d. J. in Kraft; bis zu diesem Zeitpunkt bleiben die bisherigen niedrigeren Taxen bestehen.

Köln, den 28. Februar 1884. (592)
Königl. Eisenbahn-Direction (linksrh.).

Am 1. März cr. tritt zu dem **Preussisch-Sächsischen Verbands-Tarif** für die Beförderung von Vieh etc. der Nachtrag V in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen bezw. Ergänzungen der allgemeinen Zusatzbestimmungen zum Betriebs-Reglement, Aenderung der Tarifvorschriften und Abänderung von Tarifsätzen.

Der Nachtrag kann in einigen Tagen zum Preise von 0,10 ℳ von den Verbandstationen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 22. Februar 1884. (593)
Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Dänischer Eisenbahn-Verband. Für den Güter-Verkehr des Deutsch-Dänischen Eisenbahn-Verbandes treten mit Gültigkeit vom 10. März cr. in Kraft:

1. Neudruck der reglementarischen Be-

stimmungen, sowie der allgemeinen Tarifvorschriften und Klassification der Güter. (Preis 0,90 *M.*)

2. Nachtrag IV, enthaltend: Tarifsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Köln (rechtsrh.), Köln (linksrh.) und Hannover, sowie der Braunschweigischen und Unter-Elbeschen Eisenbahn einer- und Stationen der Dänischen Staatsbahnen in Jütland und Fühnen andererseits. (Preis 2,50 *M.*)

Die bisher erschienenen Nachträge IV und V treten gleichzeitig ausser Wirksamkeit.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güterexpeditionen. — Exemplare dieser Drucksachen können durch unsere Betriebs-Controle zu den vorbezeichneten Preisen bezogen werden.

Altona, den 26. Februar 1884. (594)
Namens der Verwaltungen des Deutsch-Dänischen Eisenbahn-Verbandes:
Die Direction
der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Hessische Ludwigsbahn. Mit Gültigkeit vom 25. d. Mts. bis auf Widerruf tritt für den Transport von Eis von einigen Stationen in Tyrol nach verschiedenen unserer Stationen ein Ausnahme-Tarif in Kraft. Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau, woselbst der Ausnahmetarif erhältlich ist.

Mainz, den 23. Februar 1884. (595)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Special-Direction.

Vom 1/13. April d. J. werden folgende **Ausnahmefrachtsätze** des Verbandtarifes vom 1. Januar 1880 n. St., zweite Ausgabe **aufgehoben:**

1. für Flachs, Flachsheede und Werg à 20 000 kg von Moskau, Wjäsma und Smolensk, sowie à 5 000 kg von Wjäsma,
2. für Flachs, Hanf, Heede und Werg à 425 Pud von Moskau,
3. für Hanf, Hanfgarn und Hanfheede à 5 000 kg von Wjäsma.

Bromberg, den 24. Februar 1884. (596 J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Die im Tarifheft No. 1 des **Deutsch-Polnischen Eisenbahnverbandes** für den Verkehr mit Warschau, Station der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn eingeführten ermässigten Frachtsätze für Salz in Wagenladungen von je 10 000 kg, welche pro 100 kg betragen:

ab Inowrazlaw } 0,19 *M.* und 27,86 Kop.,
„ Klausaschacht }
„ Montwy . . 0,20 *M.* und 27,86 Kop.,

gelten vom 1. März 1884 ab auch für den Verkehr mit Warschau, Station der Weichselbahn.

Bromberg, den 22. Februar 1884. (597 J)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der Verbandverwaltungen.

Für die Beförderung von **Getreide etc.** zwischen Stationen:

a) der Koslow-Tambow und Rjäsan-Koslow Bahn,

b) der Tambow-Saratow Bahn einerseits und Danzig und Neufahrwasser andererseits treten neue Specialtarife mit Giltigkeit bis zum 1. September cr. in Kraft.

Tarifexemplare sind bei den Verbandstationen und der unterzeichneten Verwaltung zum Preise von 0,10 *M.* käuflich zu haben.

Danzig, den 27. Februar 1884. (598 J)
Die Direction
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der Verbandverwaltungen.

Anhang zum Preussisch-Oberschlesischen Verband. Ausnahmetarif für Steinkohlen in Sendungen von je 10 000 kg pro Wagen. Am 1. März cr. tritt ein Nachtrag I zum rubricirten Ausnahmetarif in Kraft. Derselbe enthält neue Frachtsätze für Jablonken, ermässigte Frachtsätze für Gertraudenhütte und Nitzwalde im Verkehr mit einer grösseren Anzahl von Kohlengruben und für Budsin, Dt. Crone, Erpel, Friedheim, Jastrow, Kolmar i/P., Lebehnke, Netzthal, Rietnitz, Schönlanke, Schrotz, Stöwen, Walden, Weissenhöhe und Wittenberg i/W. im Verkehr mit einzelnen Kohlengruben der Oberschlesischen und Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn.

Exemplare des Nachtrags sind durch Vermittelung unserer Billetexpeditionen zu beziehen.

Bromberg, den 24. Februar 1884. (599 J)
Königliche Eisenbahndirection,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zum Tarif vom 1. Juni 1880 für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der **Berlin-Hamburger Eisenbahn** einerseits und Stationen der **Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn** andererseits tritt mit dem 1. März cr. der Nachtrag 6 in Kraft, enthaltend: Aenderung bezw. Ergänzung der allgemeinen Zusatzbestimmungen und der Tarifvorschriften.

Berlin, den 27. Februar 1884. (599 a)
Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft.

Kön. Ung. Staatseisenbahnen. Im Ung. Eisenbahnverbande tritt am 1 März l. J. das neue Heft VIII in Kraft, welches im gegenseitigen Verkehre der Ersten Siebenbürger, Alföld-Fiumaner, Arad-Temesvárer, Arad-Körösvölgyer und Arad-Csanáder Eisenbahnen Frachtsätze für den directen Transport von Eil- und gewöhnlichen Gütern enthält.

Ausserdem sind in dem genannten Tarifhefte auch Ausnahmetarife enthalten und zwar: für den Transport von Steinkohle, Eisenwaaren, Brennholz, Weinpfähle, Kalk, Cement, Gyps, Ziegel, Lehm, Erde, Sand, Pflaster- und Bruchsteinen, Schotter, Bausteinen, Borstenvieh und sonstigem Kleinvieh.

Durch diesen Tarif wird das seit 10. April 1882 giltige gleichnamige Tarifheft, dann der zwischen der Arad-Körösvölgyer und Arad-Csanáder Bahn (vom Eröffnungstage der Letzteren) giltige directe Tarif, sowie der zwischen der Ersten Siebenbürger und der Arad-Csanáder Bahn seit 26. Mai 1883 bestehende directe Tarif ausser Kraft gesetzt.

Exemplare des neuen Tarifes sind in unserem Tarifbureau käuflich

Budapest, am 17. Februar 1884. (600)
Die Direction.

K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien. Durch die in der Station „Bregenz" auszuführenden Erweiterungsbauten erweisen sich die Lagerräume als unzulänglich und sieht sich deshalb die Gefertigte über Ermächtigung der K. K. General-Inspection der Oesterr. Eisenbahnen, Z. 1708/III, vom 6. Februar 1883 mit Rücksicht auf die nunmehr erübrigenden beschränkten Magazins-Räumlichkeiten bestimmt, für die Zeit vom 25. Februar l. J. bis zur Vollendung der neuen Lagerräume die lagergeldfreie Zeit bezüglich aller in Bregenz anlangenden Frachtgüter auf zwei Tage herabzusetzen, wobei der durch das Datum festgestellte Bestellungstag des Aviso's als erster Tag in Betracht kommt. Fallen in die lagergeldfreie Zeit (mit Ausschluss des ersten Tages) Sonn- oder gesetzliche Feiertage, so wird die lagergeldfreie Zeit um dieselben verlängert.

Wien, im Februar 1884. (601)
K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb
in Wien.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft. Einführung eines Ausnahmetarifes für den Transport von Mais (Kukurutz) bei Verladung in loser Schüttung (alla rinfusa). Mit Giltigkeit vom 15. März l. J. bis auf Widerruf gelangt im Verkehre ab Stationen der Rumänischen Linien nach Stationen der Oesterreichischen Linien der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn ein Ausnahmetarif für den Transport von Mais (Kukurutz) bei Verladung in loser Schüttung (alla rinfusa) zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes, aus welchem auch die näheren Bestimmungen über den Transport der solcherart verladenen Maissendungen zu entnehmen sind, können bei den Betriebsleitungen in Lemberg und Jassy, sowie bei der Centralleitung in Wien bezogen werden.

Wien, am 22. Februar 1884. (602)
Der Verwaltungsrath.

Oesterreichisch-Galizisch-Rumänischer Eisenbahnverband. Einführung des II. Nachtrages zum Tarife vom 1. Mai 1883. Mit 15. März 1884 tritt der Nachtrag II zum Tarife für den Oesterr.-Galiz.-Rumänischen Eisenbahnverband, giltig vom 1. Mai 1883, in Wirksamkeit.

Der Tarifnachtrag enthält:

1. Ergänzungen resp. Berichtigungen der Güterclassification.
2. Geänderte resp. neue Frachtsätze zum Specialtarif No. 1 für Getreide im Verkehre mit Stationen der Oesterr.-Ungar. Staatsbahn, Oesterr. Nordwestbahn, Buschtêhrader Eisenbahn, Böhm. Nordbahn, dann mit den Stationen Wien-Elisabethbahnhof und Wien-Lagerhaus.
3. Neue Frachtsätze zum Ausnahmetarif No. 1 für Zucker im Verkehre mit der Station Kromau der Oesterr.-Ungar. Staatsbahn.
4. Geänderte resp. neue Frachtsätze zum Ausnahmetarif 2 für Eisen etc. im Verkehre mit Stationen der Kaiser Ferdinands- und Mährisch-Schlesischen Nordbahn, Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Mährisch-Schlesischen Centralbahn, Oesterr.-Ungar. Staatsbahn, Oesterr. Nordwestbahn, Böhmischen Nordbahn und der Südbahn.
5. Einen neuen Ausnahmetarif No. 6 für landwirthschaftliche Maschinen etc. im Verkehre mit Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr.-Ungar. Staatsbahn, Oesterr. Nordwestbahn und der Böhmischen Nordbahn.

Exemplare dieses Tarifnachtrages können, so lange der Vorrath reicht, bei den Centralstellen der betheiligten Verwaltungen sowie bei den Betriebsleitungen der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn in Lemberg und Jassy um den Preis von 10 kr. resp. 20 Centimes pro Exemplar bezogen werden.

Wien, am 10. Februar 1884. (603)
Die Verband-Verwaltungen.

IV. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt. Vom 1. März cr. ab ist bei Benutzung eines Rundreise-Billets ausser auf den im Billet etwa bezeichneten Aufenthaltstationen noch eine einmalige Fahrtunterbrechung auf jeder Couponstrecke zulässig. Die Unterbrechung hat in solchem Falle, ebenso wie bei gewöhnlichen Tour- und Retourbillets, der Stationsvorstand zu bescheinigen, welchem dieserhalb das Billet vorzulegen ist.

Erfurt, den 27. Februar 1884. (604)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Posen-Creuzburger Eisenbahn. Vom 1. März cr. ab treten für die Strecke Posen-Creuzburg nach Analogie der Staatsbahnen Erleichterungen hinsichtlich des Personen- und Gepäckverkehrs in Kraft, betreffend:

a) Die Beförderung von Reisenden über Hilfsrouten infolge verfehlten Zuganschlusses, bezw. die Weiterbeförderung von Reisenden bei verfehltem Zuganschluss.

b) Die Gewährung von 25 kg Freigepäck bei Retourbillets für die I., II. und III. Classe.

c) Fahrpreisermässigungen für grössere Gesellschaften

1. bei Benutzung der fahrplanmässigen Züge,
2. bei Gestellung von Extrazügen.

d) Fahrpreisermässigungen zu wohlthätigen Zwecken

1. für Krankenpfleger und Krankenpflegerinnen,
2. für unbemittelte Taubstumme,
3. für mittellose Badereisende,
4. für unbemittelte Zöglinge der öffentlichen Blindenanstalten,
5. für scrophulöse Kinder zum Besuch von Heilanstalten.

e) Fahrpreisermässigungen für Schüler an solchen Orten, an welchen sich Schwimmanstalten nicht befinden, zum Gebrauch benachbarter Flussbäder.

Das Nähere ist bei den Billetexpeditionen zu erfahren.

Posen, den 28. Februar 1884. (605)
Die Direction.

V. Eisenbahn-Effectenverkehr.

Durch Beschluss der heute abgehaltenen Generalversammlung der Actionäre der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft wurde die Superdividende pro 1883 auf 24 ℳ pro Actie festgesetzt, was mit dem Bemerken bekannt gegeben wird, dass dieselbe vom 3. März cr. ab bei dem Bankhause der Herren C. C. Cnopf & Sohn dahier in den Vormittagsstunden zwischen 9 und 12 Uhr gegen Abgabe der Coupons pro II. Semester 1883 erhoben werden kann.

Nürnberg, am 27. Februar 1884. (606)
Das Directorium
der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft.
L. Münch.

VI. Submissionen.

Submission. Es sollen die Anfertigung und Lieferung von
„10 Stück Normal-Personenzug-Locomotiven“
im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen in dem diesseitigen Maschinentechnischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können von demselben gegen Einsendung von 2 Mark bezogen werden.

Offerten sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift:
„Offerte auf Lieferung von Locomotiven“
zu dem auf Donnerstag den 6. März d. J. anberaumten Submissionstermine an das diesseitige Maschinentechnische Büreau einzusenden, welches auf mündliche oder schriftliche Anfrage auch jede erforderliche Auskunft ertheilen wird.

Magdeburg, den 21. Februar 1884. (607)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Die Abdeckung von 359 qm Karrbahnen eines Güterschuppens auf dem Pariser Bahnhofe zu Hamburg mit 5 mm starken schmiedeeisernen Platten soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die bezüglichen Bedingungen werden von der unterzeichneten Behörde gegen Zahlung von 1 ℳ abgegeben.

Offerten sind vorschriftsmässig bezeichnet und rechtzeitig zu dem
am 7. März d. J. Vormitt. 11 Uhr
stattfindenden Submissionstermine einzusenden.

Hamburg, den 25. Februar 1884. (608 J)
Die Königliche Eisenbahn-Bau-Inspection.

VII. Verpachtungen.

Bahnhofs-Restauration Mainz. Wir beabsichtigen, die Restauration in dem demnächst zu eröffnenden neuen Centralbahnhof Mainz nebst zugehöriger Wohnung zu verpachten. — Die Uebernahmsbedingungen können bei unserem Secretariate eingesehen resp. bezogen werden und sind Pachtgebote unter Beifügung von Qualificationsnachweisen bis längstens 1. April l. J. unter der Aufschrift:
„Submission auf die Restauration im neuen Centralbahnhof Mainz“
bei unserem Secretariat einzureichen.

Mainz, den 7. Februar 1884. (609)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft:
Die Special-Direction.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. iur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8

No. 19. 1884.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86

Berlin, den 5. März 1884.

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

II.

Bereits vor etwa 20 Jahren las ich über „Wassernehmen“ der Locomotiven während der Fahrt und um dieselbe Zeit hörte man das Erste über „Fangvorrichtungen für Postbeutel“ in Amerika.

Die erwähnten Wasserstationen befanden sich, wenn ich nicht irre, nur in England und las ich so manchen Artikel, welcher auf das Ueberzeugendste nachwies, wie solche Einrichtungen nur in dem milderen Klima Englands oder im Süden, nicht aber auf der östlichen Seite des continentalen Europas bestehen könnten.

Ich setze voraus, dass die Einrichtung bekannt ist und beschränke mich auf das, was ich über den Betrieb mit eigenen Augen gesehen habe.

Im Sommer 1881 errichtete die Pennsylvania Bahn eine weitere derartige Wasserstation, welche mit einer gewöhnlichen für die Lastzüge verbunden ist, zwischen Rahway und Linden, etwa 18 Englische Meilen von Newyork. Die beiden eisernen Canäle liegen in einer Curve und mögen ja ⅓ bis ¼ Englische Meile lang sein. In der Mitte, seitwärts auf sumpfigem Boden, befinden sich Pumpen und Reservoirs.

Nun habe ich in jedem der Winter, welche seitdem verflossen sind, gut aufgepasst — die ersten Winter fuhr ich diese Strecke alle Tage, mit Ausnahme der Sonntage, diesen Winter etwa drei Mal wöchentlich, auch öfter — trotz dessen, dass die Temperatur oft genug auf 0° Fahrenheit = — 14,2° R. sank, habe ich nie Eisbildung in den Canälen beobachtet: wohl aber sah ich die Canäle dampfen. Ob man nun das Wasser in den Reservoirs wärmte oder Dampf vom Kessel in die Canäle leitete, kann ich nicht sagen. Allerdings bildet das herumgeschleuderte Wasser zwischen den Schienen und selbst mehrere Fuss seitwärts wahre Vergletscherungen, doch arbeitet man das Eis ab, wenn es zu hoch wird.

Der Heizer ist so rücksichtsvoll, den gegliederten Canal des Tenders (Rohr oder Schlauch kann ich die Vorrichtung nicht nennen) aus dem Stationscanal zu heben, ehe der Behälter ganz voll ist — entgegengesetzten Falles würde das Plateau des ersten Wagens (bei Localzügen meist eines Personenwagens) mit Eis inkrustirt werden, denn die aufsteigende Wassermasse ist so gross, dass, wenn sich der Heizer nur um einige Secunden verspätet, das Wasser wie ein mässig grosser Gebirgsbach über die Rückwand des Tenders herabstürzt. Schneller als 15 bis 20 Englische Meilen pro Stunde fahren die Züge nicht, wenn sie Wasser schöpfen.

Rahway in Newjersey, ca. 20 Englische Meilen von Newyork entfernt, liegt an der Bahn nach Philadelphia, hat etwa 10 000 Einwohner, ist sehr nett gebaut, besitzt durchaus steinernes Trottoir und es giebt dort mehrere Fabriken, eine Bank, ein recht bedeutendes Postamt u. dgl. m. Es ist Knotenpunkt für den Küstenschifffahrtshafen Perth-Amboy, ausserdem Sommeraufenthalt vieler Newyorker (Sommerfrische kann ich wegen der oft colossalen Hitze, wegen Malariafiebers und wegen Musquitos nicht sagen).

Dieses wichtige Landstädtchen hat keine Briefträger und steht mit dem Eisenbahn-Postwagen nur durch die Fangvorrichtung in Verbindung. Wer einen Brief erwartet, muss ihn selbst auf der Post holen — unerfahrene Einwanderer kommen daher leicht um ihre Correspondenz.

Ich wusste, dass in Menlopark die Fangvorrichtung existirt und nahm mir deshalb in Rahway ein Brieffach, um meine Correspondenz sicher zu bekommen. Ich hatte den Bahnhof in Rahway nicht gründlich genug studirt, um das für gewöhnlich zurückgeschlagene ominöse Gerüst zu entdecken — eines Tages warte ich auf einen Zug zur Weiterfahrt und bemerke staunend, dass gegen Newyork zu ein Postbeutel in der Luft hängt; bald saust ein Zug durch — der eine Beutel ist fort, ein anderer liegt im Koth und wird auf das Postamt geschleppt.

Das hatte ich nicht erwartet und es fordert mich zu einigen Bemerkungen heraus.

Wenn auch das Beamtenpersonal hier in Amerika nicht schlechter ist, als unseres in Europa, sage ich: speciell in Deutschland, so ist es auch auf keinen Fall besser, sowohl was Ehrlichkeit als auch fachmännische Kenntniss und Fassungsvermögen überhaupt betrifft.

Nicht selten hört man klagen, dass in diesem oder jenem Staate Postbeamte Briefe der politischen Gegner unterschlagen, ganz so, wie es vor etwa 15 Jahren in Böhmen der Fall war, wo Czechische Postbeamte oft genug erwischt wurden selbst Beust's Erlässe aus übel angebrachtem Patriotismus gestohlen und den Parteiführern ausgehändigt zu haben. Solche Dinge kommen auch hier vor. Wenn es sich nun in Europa als unbedingt nothwendig erweist, recommandirte und beschwerte Briefe oder Sendungen nur Zug um Zug, d. h. gegen sofortige Quittung, weiter zu

geben, so dass jeder Ausflucht, ein fehlendes Stück gar nicht in Händen gehabt zu haben, so gut als möglich vorgebaut wird, so ist dieses auch in Amerika nöthig — meine Correspondenz, meist registered, recommandirt, oder neudeutsch: eingeschrieben, wird „abgeworfen“.

Erst vor wenig Tagen behob ich 3 Briefe in Rahway — aus 2 ersahen meine Gattin und ich, wie sich die betreffenden Correspondenten wunderten, dass wir ihre Briefe nicht erhalten zu haben schienen. Eine Menge Briefe fehlt uns — in Europa war es aber auch zuweilen schlimm genug. Jedenfalls ist es leichter, Briefmarder zu überführen, wenn man die Postbeutel persönlich übergiebt oder übernimmt.

Welche Uebelstände das Abwerfen und Fangen im Gefolge hat, muss ich, durch eigene Erfahrung belehrt, anführen.

Hier in Menlopark, Newjersey, wo ich jetzt wohne und diese Zeilen schreibe, befinden sich 2 Gerüste, eines für die nach Osten, eines für die nach Westen fahrenden Züge.

Nun wird aber jetzt mit Macht an der Vollendung des 3. und 4. Gleises zwischen Jerseycity (d. h. Newyork rechtes Hudsonufer) und Philadelphia gearbeitet und, da der Frachtverkehr ein lebhafter ist, müssen die Frachtzüge jetzt häufiger als früher die Seitengleise in Menlopark benutzen, um Personenzüge vorfahren zu lassen. Diese Seitengleise werden bald je das 3. und 4. Gleise bilden, nach Philadelphia zu giebt es auf einige Englische Meilen jetzt nur 2 Gleise von Menlopark ab.

Neulich stand ein Lastzug vor einem der Gerüste — das ganze Seitengleise stand voll Wagen — der hiesige Beamte konnte den Beutel nicht aufhängen — jener im Postwagen konnte nicht abwerfen, so erhielten wir keine Post.

Ein anderes Mal während dieses Winters ereignete es sich, dass man den abgeworfenen Beutel nicht finden konnte. Es war schon dunkel und man suchte mit Laternen. Nach langem Suchen fand man den Beutel etwa 500 Schritte rückwärts — er war zu früh abgeworfen worden. Ein Dieb und ein herrenloser Postbeutel in der Einsamkeit beisammen: es fehlte nur der Dieb und deren giebt es auf den hiesigen Bahngleisen genug. Arme, ehrliche Burschen, noch mehr aber geriebene Schurken, wandern auf den Gleisen sogar bis nach Californien, theils bettelnd, theils nur stehlend, aber auch wohl mordend. Man nennt diese Leute „tramps“. Und wie viele tramps werden jährlich von den cowcatchers der Locomotiven auf die Seite geschleudert! Es gehört Erfahrung dazu, ungefährdet auf den Gleisen zu gehen. Von Seite der Bahnverwaltung geschieht gar Nichts, solches zu verhüten.

XXXI. Nachweisung über den Betrieb der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten im Verwaltungsjahre 1882.

Bayerische Staatsbahnen.

⊙ Die Organisation der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten hat im Jahre 1882 keine Veränderung erfahren.

Ende des Jahres 1882 betrug die Eigenthumslänge an Hauptbahnen 3 893,31 km und 420,40 km Bahnen untergeordneter Bedeutung, in Summa 4 313,71 km mit 653 Stationen, um 4 mehr gegen 1881. Für den Betrieb gehen ab: eigene Strecken als verpachtet 87,60 km an Deutsche Bahnverwaltungen, ferner 15,48 km an ausländische Bahnverwaltungen; gepachtet dagegen sind von Deutschen Bahnverwaltungen 12,87 km, ausserdem Landesgrenze-Meiningen 20,24 km und von ausländischen 7,94 km, mithin Gesammt-Betriebslänge 4 251,68 km; eingleisig sind 3 994,33 km Betriebslänge und 257,35 km sind doppelgleisig, Industrie-Anschlussgleise sind 36,61 km.

Die Gesammt-Baukosten betrugen 927 536 202 ℳ, pro Kilometer 215 020 ℳ, oder Gesammt-Bauaufwand im Jahres-Durchschnitte 924 671 864 ℳ.

Die Kosten der Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen inclusive des Oberbaues waren in Summa 7 106 838 ℳ.

Die Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen betrugen 177 917 ℳ. Das verwendete Schwellenquantum belief sich auf 81 381 Stück.

Die Zahl der bis zum Ende des Betriebsjahres 1881 beschafften Locomotiven betrug 1 097, durchschnittlich auf je 10 km Betriebslänge 2,39 Locomotiven. Die Anzahl der Achsen unter den vorhandenen Locomotiven betrug 2 919 und zwar 2 410 Treib- und 509,7 Laufachsen. Der Bestand der zugehörigen Tender war 129 Stück mit 2 und 746 Stück mit 3 Achsen, im Ganzen 875 Tender mit 2 496 Achsen. Das Eigengewicht sämmtlicher Locomotiven einschliesslich der Tender betrug 37 317,34 t, durchschnittlich 36,7 t pro Stück.

Bestand des Fahrparks: 2 521 Personenwagen, 15 900 Gepäck-, Güter- und Viehwagen, 97 Holz-, Bier- und Theerwagen (Privateigenthum), 445 Bahnpost-, Heiz- und Stationswagen; Gesammt-Fahrpark 19 249, mehr 163. Die Personenwagen (inclusive des Königszugs und der Salonwagen) enthalten 94 188 Plätze, durchschnittlich auf 10 km Betriebslänge, 223 und auf 1 Achse 18,02 Plätze.

Die Beschaffungskosten der Betriebsmittel inclusive der Reserve- und Zubehörstücke beliefen sich auf 137 124 525 ℳ.

Geleistet wurden Fahrten: Courir- und Schnellzüge 23 922 (+ 487), Post- und Personenzüge 119 987 (+ 2 757), Güterzüge mit Personen 121 845 (— 4 790), ohne Personen 55 657 (+ 6 025), Extra-, Hilfs- und Probefahrten 5 029 (— 1 116), Materialzüge 4 604 (— 893). Im Ganzen 331 044 (+ 2 470) und mit den Vorspann- und leeren Fahrten 376 481 (+ 5 386).

Die Locomotiven haben auf sämmtlichen Linien zurückgelegt 19 811 491 (+ 795 864) Zugkm und 1 436 670 km Vorspannfahrten (+ 185 585), Summa der Nutzkilometer 21 248 161 (+ 981 449), bei den leeren Fahrten 127 948 (+ 7 742), Summa der Locomotivkilometer im Streckendienst 21 376 109 (+ 989 191). Ausserdem waren die Locomotiven noch im Dienst zusammen 1 261 776 (— 1 739), Summa der Belastungskilometer inclusive Rangir- und Reservedienst 690 672 141 (+ 33 518 080).

Die Wagen haben zurückgelegt 393 892 555 Wagenkm (+ 21 549 021); Tonnenkilometer wurden geleistet 5 094 963 210 (1881 4 700 480 260).

Der Materialverbrauch der Locomotiven war 167 290,5 cbm Stichtorf, 3 300 cbm Presstorf, 87 718 405 kg Ruhr-, 3 381 950 kg Saar-, 46 112 170 kg Sächsische-, 87 299 715 kg Böhmische-, 228 150 kg Oberbayerische-, 29 213 350 kg Kohlen und 265 100 kg Böhmische Braunkohlen, ausserdem 27 162,60 kg feste Schmiere und 460 383,70 kg Oel und Fett.

Die Kosten des Brennmaterials zur Locomotivfeuerung incl. der Transport- und Ladekosten betrugen 3 581 306,68 ℳ, die Kosten des Schmiermaterials für Locomotiven und Tender (487 546,30 kg) 287 311,81 ℳ, des Putz- und Verpackungsmaterials für Locomotiven und Tender 105 278,29 ℳ, die Kosten des Schmiermaterials für die Wagen betrugen 100 055,57 ℳ, des Putzmaterials 19 796,28 ℳ, des Desinfectionsmaterials 3 596,39 Mark, des Materials zur Beleuchtung der Züge 139 842,11 ℳ, des Materials zur Erwärmung der Züge 17 213,42 ℳ. Die Gesammtkosten des verbrauchten Materials für die Leistungen aller Betriebsmittel betrugen 4 254 400,55 ℳ (1881 4 353 858,84 ℳ)

Die Kosten der Unterhaltung und Erneuerung der Betriebsmittel betrugen 6 181 875,87 ℳ, dagegen die gesammten laufenden Ausgaben der Zugkraft 11 417 748 ℳ.

Verkehrsergebnisse. Befördert wurden Personen: Auf Fahrbillete im internen, directen und Transitverkehre, Courir- und Schnellzügen, einfache I. Cl. 64 133 (+ 2 784), II. Cl. 354 443 (+ 6 697); Retourbillete I. Cl. 794 (+ 261), II. Cl. 30 492 (+ 4 596); in Personen- und gemischten Zügen, einfache Billete I. Cl. 30 571 (+ 2 137), II. Cl. 505 484 (+ 11 141), III. Cl. 5 057 959 (+ 11 980); Retourbillete I. Cl. 3 205 (+ 193), II. Cl. 493 317 (+ 5 703), III. Cl. 4 941 865 (+ 64 034). Anzahl und Gattung der abgegebenen Fahrbillete: Rundreisebillete I. Cl. 243 (— 133), II. Cl. 16 300 (— 2 403), III. Cl. 1 043 (+ 402); Abonnementsbillete I. Cl. 7 (+ 3), II. Cl. 1 160 (+ 95), III. Cl. 4 635 (+ 402); Schulbesuchskarten II. Cl. 114 (— 2), III. Cl. 1 294 (+ 139); in Summa 11 507 059 (+ 108 029). Schnellzugs-Ergänzungsbillete 285 661 (+ 24 485). Einnahmen im internen, directen und Transitverkehre: Courir- und Schnellzüge I. Cl. 1 335 735,14 ℳ (+ 38 676,85 ℳ), II. Cl. 3 686 231,41 ℳ (+ 223 268,52 ℳ); Retourbillete I. Cl. 21 140,74 ℳ (+ 4 994,84 ℳ), II. Cl. 435 628,57 ℳ (+ 94 610,47 ℳ); Personen- und gemischte Züge I. Cl. 224 157,03 ℳ (+ 21 530,98 ℳ), II. Cl. 1 796 659,88 ℳ (+ 101 436,69 ℳ), III. Cl. 6 322 536,58 ℳ (+ 121 065,59 ℳ; Retourbillete I. Cl. 18 071,85 ℳ (+ 5 484,58 ℳ), II. Cl. 1 683 211,34 ℳ (+ 168 216,92 ℳ), III. Cl. 6 919 787,15 ℳ (+ 468 228,77 ℳ); Rundreisebillete I. Cl. 8 773,76 ℳ (— 3 619,46 ℳ), II. Cl. 451 465,28 ℳ (— 38 436,81 ℳ), III. Cl. 14 074,67 ℳ (+ 4 127,34 ℳ); Abonnementsbillete I. Cl. 816 ℳ (+ 660 ℳ), II. Cl. 54 111,10 ℳ (+ 10 594,60 ℳ), III. Cl. 107 473,90 ℳ (+ 14 579,65 ℳ); Schulbesuchskarten II. Cl. 696,10 ℳ (+ 17,50 ℳ), III. Cl. 6 271,60 ℳ (+ 729,35 ℳ); in Summa 23 300 778,50 ℳ (+ 1 256 769,16 ℳ); ausserdem für Schnellzugs-Ergänzungsbillete 213 936,40 ℳ (+ 20 602,78 ℳ).

Militär auf Requisitionsscheine und auf Militärbillete wurde befördert: I. und II. Cl. 2 730 (+ 968), III. Cl. 423 864 (+ 39 740), in Summa 426 594 (+ 40 708) Personen. Einnahme: I. und II. Cl. 25 999,57 ℳ (+ 13 603,81 ℳ), III. Cl. 451 357,02 ℳ (+ 24 892,86 ℳ), im Ganzen 477 356 ℳ (+ 38 496,17 ℳ).

Befördert wurde Reisegepäck 32 076 t (+ 1 811 t). Einnahme 1 364 900,34 ℳ (+ 51 626,99 ℳ). Hunde 82 249 Stück (— 7 037 Stück). Einnahme 33 253,68 ℳ (+ 1 235,28 ℳ).

Mit Extrazügen wurden befördert 4 297 Personen (— 296), Gepäck 170 t (— 1 200 t). Einnahme für Personen 27 334,51 ℳ (— 14 009,08 ℳ), Gepäck 4 867,50 ℳ (— 11 385,40 ℳ), zusammen 32 202,01 ℳ (— 25 394,48 ℳ).

Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr beziffern sich auf 25 208 491,12 ℳ (1881 23 885 758 ℳ).

An Gütern wurden befördert: Eil- und Expressgut 59 787 t (+ 4 077 t), Einnahmen 2 099 784,94 ℳ (+ 125 696,55 ℳ); Stückgut 667 944 t (— 10 969 t), Einnahmen 12 421 902,16 ℳ (+ 200 967,66 ℳ); Wagenladungsgüter 4 724 058 t (+ 396 068 t), Einnahmen 31 527 904,30 ℳ (+ 2 524 818,80 ℳ); mineralische

Kohlen 1 490 638 t (+ 60 111 t), Einnahmen 6 503 684,61 ℳ (+ 1 020 733,14 ℳ); Fahrzeuge 721 t (— 1 184 t), Einnahmen 19 705,55 ℳ (— 12 950,50 ℳ), diese nach dem Equipagentarif; ferner Fahrzeuge nach dem Gütertarife 10 510 t (— 4 581 t), Einnahmen 41 456,77 ℳ (— 56 786,15 ℳ); Militärgut 11 739 t (+ 5 191 t), Einnahmen 106 234,81 ℳ (+ 6 016,90 ℳ); Vieh 303 223 t (+ 59 628 t), Einnahmen 2 344 647,30 ℳ (+ 630 365,72 ℳ); Leichen 1 716 t (+ 413 t), Einnahmen 33 404,07 ℳ (+ 4 522,37 ℳ); Eisenbahnbaumaterial 89 177 t (— 29 885 t), Einnahmen 188 079,77 ℳ (— 46 815,04 ℳ), Nebenerträge, Frachtzuschläge 125 748,71 ℳ (+ 563,76 ℳ), sonstige Einnahmen 813 173,96 ℳ (+ 555 744,94 ℳ); Regiesendungen 543 525 t (Vorjahr 594 380 t); Gesammtsumme 7 903 038 t (+ 428 014 t), Einnahmen 56 225 726,95 ℳ (+ 4 952 878,15 ℳ).

Nach der Grösse der Gesammttransport-Einnahmen rangiren: München Centralb. 9 753 715,20 ℳ, Nürnberg 7 114 849,94 ℳ, Lindau 4 499 088,24 ℳ, Augsburg 3 508 188,42 ℳ, München Ostbahnhof 2 507 113,28 ℳ, Würzburg 2 368 952,62 ℳ, Regensburg 2 304 846,90 ℳ, München Südbahnhof 2 252 441,87 ℳ, Fürth 1 606 622,01 ℳ, Bamberg 1 476 316,35 ℳ, Bayreuth 1 049 815,27 ℳ, Hof 1 027 480,54 ℳ, Ulm 1 018 671,07 ℳ, weitere 12 Stationen bewegen sich herab bis 500 000 ℳ. Die geringste Einnahme erzielte die Haltestelle Militärschwimmschule bei München (nur in den Sommermonaten offen) mit 99,95 ℳ.

Die finanziellen Ergebnisse des Eisenbahnbetriebes sind folgende: Aus dem Personen- und Gepäckverkehr 25 208 491,12 ℳ partial, 23 885 758 ℳ total; aus dem Güterverkehre 56 225 726,95 ℳ partial und 51 272 848,80 ℳ total; Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter 2 247 713,71 ℳ partial und 1 967,617 ℳ total; Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln 5 116,64 ℳ partial und 3 613,21 ℳ total; Erlöse aus Veräusserung von Mobilien 1 448 256,12 ℳ partial und 1 836 299 ℳ total; verschiedene sonstige Einnahmen 927 531,07 ℳ partial und 917 452,14 ℳ total; Summa der Betriebs-Einnahmen 86 062 835,61 ℳ partial und 79 883 588,15 ℳ total.

Der Abschluss ist folgender: Die Einnahmen betragen 86 062 835,61 ℳ (+ 6 179 247,46 ℳ); die Ausgaben 44 809 059,49 ℳ (— 152 044,17 ℳ); Einnahme-Ueberschuss 41 253 776,12 ℳ (+ 6 331 291,63 ℳ).

(Fortsetzung folgt.)

Die Feldeisenbahnen

und deren Ausstellung im landwirthschaftlichen Museum in Berlin.

(Schluss.)

Den beiden in No. 18 zuletzt genannten Systemen schliesst sich das von der Firma Orenstein & Koppel, Berlin SW., Möckernstr. 120 a, aufgestellte Feldeisenbahngeleise an, wobei in erster Linie die besonders patentirte Form der schmiedeeisernen Unterlagsplatte auf den Schwellen und an den Schienenstössen hervorzuheben ist; diese eigenartige Gestalt der Umbiegung gestattet sowohl den mehrerwähnten Spielraum, wie einen betriebssicheren Anschluss der Schienen und Joche selbst für den Fall, dass bei dem Verlegen des Stranges Schmutz und Erde in diese Anschlussplatten hineinkommen sollte. Gegen zufälliges Zusammendrücken der umgebogenen Theile ist die Einrichtung einerseits durch die vorstehenden senkrecht abgeschnittenen Schienenenden wie durch Verstärkung einzelner Theile gesichert. Als Querschwelle ist sowohl eine Holzschwelle, wie eine Stahlschwelle bei den verschiedenen Jochen an dem einen Ende zur Verwendung gelangt; die Stahlschwelle (etwa 12 × 5 cm) hat die Form eines rechtwinkligen flachen Kastens, dessen untere Seite offen ist. Auf beiden Schwellenarten sind die betreffenden Schienen durch starke Schraubenbolzen solide befestigt.

Uebrigens will die ebengenannte Firma durch eine Stahlbrückenschiene von 58 mm Fuss- und etwa 13 mm Kopfbreite, sowie ca. 25 mm Höhe der nachstehend erwähnten Hoffmann'schen Dreikantschiene Concurrenz machen, da das laufende Meter dieser Schiene bei guter Tragfähigkeit sich auf nur 0,48 ℳ stellen würde.

Die Blech-, Schmiede- und Maschinenschlosserei von Th. Loos in Braunschweig hat ein Feldbahnsystem von Schienen mit kleinem Profil und mit Querverbindung durch Flachschienen ausgestellt; letztere sind auf der Aussenseite des Schienenfusses bei richtiger Spurweite umgelegt, während auf der Innenseite der Schienenfuss durch eingelegte und mit den Flachschienen vernietete Passstücke festgehalten wird. Ganz abgesehen von dem kleinen Massstabe des ausgestellten Systems (denn dies würde sich ja für beliebige Spurweite herstellen lassen) müssen wir allerdings anerkennen, dass das System innerhalb von industriellen und gewerblichen Anlagen als festes resp. allenfalls auf ebenem festen Boden verlegbares Gleise bequem und practisch sehr gut verwendbar ist, hierin allen Anforderungen völlig genügen wird, jedoch als verlegbare Feldbahn einer grossen Zukunft darum nicht entgegen gehen kann, weil es für wechselndes Terrain nicht stabil genug ist, bei kräftigerer Construction (selbst bei kurzen, sich dem Terrain anschmiegenden Jochen) aber zu schwer und — zu theuer werden muss.

Das vom Bauinspector F. Saniter in Wahrstorff bei Buchholz i/M. ausgestellte System ist den bisher genannten gegenüber als ein ganz eigenartig aufgefasstes zu bezeichnen; dasselbe besteht nämlich aus einer Combination von festen Jochen (à 4 m, à 2 und 1,33 m Länge), welche an jedem Ende eine ca. 15 cm breite hölzerne mit halber Breite über das jeweilige Schienenende überstehende Querschwelle haben, und von losen Schienen, welche mit ihren zugespitzten Enden in die Stossenden zweier verlegten Joche eingefügt werden. Auf den Querschwellen der Joche sind die festen Schienen in folgender Weise solide verklammert: Der Steg der Schiene ist dicht unter dem Schienenkopf durchlocht und ein Rundeisenbügel geht hindurch, dessen Enden abwärts durch die Schwelle greifen, in Schraubengewinde auslaufen und durch Schraubenmuttern unterhalb der Schwelle fest angepresst werden. Zu jeder Seite des Schienensteges wird qu. Rundeisenbügel durch einen eisernen Keil noch etwas angezogen, welcher mit seinem stärksten Querschnitt (einem etwa rechteckigen Stücke) zwischen Bügel und Schienensteg sitzt und derartig liegt, dass die am Schienenstossende befestigten beiden Keile mit ihren spitzen Enden divergiren. Dem entsprechend sind die losen Schienen abgeschrägt (von oben gesehen zugespitzt) und werden mit diesen Enden zwischen die Keile an den Stossenden der festen Joche ohne weitere Befestigung gelegt. Die oben dachförmig abgeschrägten Holzschwellen, ca. 15 cm breit, haben auf der einen Langseite ca. 4, auf der anderen etwa 5 cm Dicke. Unter jedem Schwellenende ist ein viereckiges Brettstück untergenagelt. Durch diesen Wechsel der Auflageflächen und seine Gelenkigkeit lässt sich dieses System, wie keines der anderen vorgenannten Systeme, auch dem unebensten Terrain anpassen; als besonderen Nachtheil müssen wir indessen ansehen, dass die Verlegung eines Saniter'schen fliegenden Geleises durch einen einzelnen Mann nahezu undenkbar und bei der Verlegung eine unverhältnissmässige Accuratesse bezüglich der festen Joche nöthig ist, welche bei abschüssigem Terrain mehrfach ein Festpfählen erforderlich machen. Anderen Falles werden Schienen durch Belastung aus ihrer Lage gezogen und verursachen Betriebsstörung.

Das von der Fabrik landwirthschaftlicher Maschinen Paul Dietrich, Berlin, Nordufer 3, ausgestellte Material unterscheidet sich wesentlich von dem der übrigen Vignoles-Schienensysteme. Zunächst tritt der Unterschied zwischen festem (im Catalog als Strassenbahn bezeichneten) und fliegendem Feldbahngeleise schon bei den Schwellen — durchgängig Stahlschwellen — hervor. Die feste Bahn erhält eine Querschwelle von brückenförmigem Durchschnitt, welcher eine solide Auf- und Einlagerung gestattet, während für fliegende Geleise eine flache Querschwelle mit zwei der Länge nach eingewalzten kantigen Rinnen, die auf der unteren Seite erhaben vortreten, patentirt ist. Bahnen für Handbetrieb haben die nämliche Schwelle in kleinerem Profil; die Schwellen liegen auf jedem Boden gut und fest auf, schliessen ein Stolpern und Verunglücken der im Geleise gehenden, die Wagen bewegenden Menschen und Thiere völlig aus (was bei hohen Holzschwellen und hochliegenden Rundeisenverbindungen nicht behauptet werden kann), sind billiger zu beschaffen und dabei haltbarer als irgend eine Holzschwelle. Die Schienenbefestigung ist bei beiden Schwellen eine absolut einfache und haltbare: in Breite des Schienenfusses befinden sich auf jedem Ende der Querschwelle zwei viereckige Löcher, durch welche eine eiserne Klammer von der Form ⊔ in heissem Zustande von unten her gesteckt wird, deren Enden um die Seitenkanten des Schienenfusses herumgeschlagen werden. Dadurch, dass diese feste Querverbindung sich auf jedem Meter Länge des Geleises wiederholt, ist ein Nachtheil paralysirt, welcher allen Systemen mit hochliegenden Schienen und nur zwei Querverbindungen auf den Enden der 2 m langen Joche unfehlbar anhaftet: Das Durchliegen der hohl liegenden Schienen nach unten und das Ausweichen nach der Seite bei Anwendung von Wagen mit Belastung. Während aus diesem Grunde die meisten Fabrikanten von Feldbahnen zur Anwendung von doppelflanschigen (Rillen-) Rädern gezwungen sind, was bei breitköpfigen Vignoles-Schienen und besonders bei scharfen Curven seine Schattenseiten hat, wendet die Fabrik Dietrich nach dem Vorbilde von Decauville wie sämmtliche Eisen- und Pferdeeisenbahnen ausschliesslich Räder mit nur einem Spurkranze an. — Der Schluss an den Schienenstössen wird durch eine solide Vorrichtung bewirkt, welche, weil offen, niemals verschmutzen und dadurch versagen kann. Bei jedem Joch steht von dem Schienenpaar das eine (senkrecht abgeschnittene) Schienenende etwas über die Querschwelle hinaus, das andere um ebensoviel auf der Schwelle zurück; an dem zurückstehenden Ende befindet sich auf der Aussen- oder Innenseite eine sehr feste, mit circa ihrer halben Länge frei hervorragende Lasche angenietet, und ihr gegenüber sitzt in Schienenfussbreite ein fester Haken, ebenfalls eingenietet. Diese Construction gewährt ein sehr schnelles Auseinandernehmen und Zusammensetzen der Joche, sowie guten Spielraum für verticale und horizontale Abweichungen bei völliger Festigkeit. Die Länge der Joche beträgt je nach Wunsch resp. nach den durch Terrainschwierigkeiten geschaffenen Anforderungen 2—4 m; obwohl letztere Joche immerhin noch ziemlich leicht sind, wird bei ihrer (übrigens sehr

schnellen) Verlegung die Verwendung von zwei Mann praktisch sein.

Die von Herrn Dietrich — einem früheren praktischen Landwirth — producirten Wagen enthalten viel Interessantes: einmal wird das Trucksystem möglichst ausgebildet, wobei vielfach im Gebrauch ein Achsenpaar erspart wird; dann wird bei jedem Rädersatz nur das eine Rad fest auf die Achse gepresst, während das andere lose läuft; ferner ist bei dessen Spannnagelsystem als Verbindungsglied zwischen Nagel und Lastaufsatz eine Plattform mit zwei Gleitrollen eingeschaltet, welche die horizontale Drehung erleichtert und durch die conische Höhlung für den Spannnagel auch eine ausreichende Verticalbewegung gestattet. Schliesslich sei noch des patentirten Buffer erwähnt, welcher in die von Truckmitte zu Truckmitte gehende Wagenkuppelung eingeschaltet ist. Als Bremse, sowohl Stand- als selbstthätige Bremse, werden einfache, von unten gegen die Truckräder gezogene und zwischen denselben liegende Klötze angewandt.

Augenblicklich hat ebengenannte Firma ein Patent für ein neues Kipplowry nachgesucht, welches, abweichend von der Decauville'schen Construction und deren Nachahmungen etc., durch Wechselhebel sich selbst bei voller Belastung bis zum Augenblick des Ausschüttens völlig balancirt und hierdurch den sonst unvermeidlichen, auf Wagen und Geleise schädlich einwirkenden Seitenschlag aufhebt. Die Feststellung des beladenen Kastens von der Seite her kommt dabei in Fortfall.

Während sämmtliche anderen Systeme die breitbasige stählerne Vignoles-Schiene in verschiedenen Profilen (daher verschiedener Tragfähigkeit, verschiedenem Gewicht und Preise) je nach Zweck und Anwendung der Bahn adoptirt und sich gleichzeitig für ein gewisses Querschwellen-System entschieden haben, soweit dabei von „Schwellen" überhaupt die Rede sein kann, führt das System des Reg.-Baumeisters F r i e d r. H o f f m a n n zu Berlin eine in seinem Werk zu Siegersdorf in Schlesien hergestellte Dreikantschiene auf Langschwellen vor. Zugleich hat dies System die besondere Eigenthümlichkeit für sich, dass die Räder der Vehikel nicht wie bei den übrigen Feld- und den sonstigen Eisenbahnen (wie auch der Pferdebahnen) fest auf die Achse gekeilt sind und letztere in Achslagern läuft, sondern dass die Räder lose spielen. Die Joche haben eine Länge von 5 m, an jedem Ende eine umgebogene und verschraubte Querverbindung mittelst einer Flachschiene und im Allgemeinen noch in der Mitte eine Querverbindung durch verschraubtes Rundeisen. Falls in nassem Terrain ein Werfen der 40/120 mm starken Langschwellen und damit eine Deformation des Geleises und Verderben der Spurweite zu befürchten steht, können noch weitere Querverbindungen eingestellt werden; in den weitaus meisten Fällen werden indessen die behufs fester Lagerung im Terrain untergeschlagenen Querverbindungen ausreichend sein, welche sich bei losem Acker am besten durch dreikantige Latten, bei Weichland durch Brettstücke, bei festem Boden durch Flachschienen nach Bedarf herstellen lassen. Der Anschluss bei der Stossverbindung ist in Folge des wechselseitigen Ueberstehens der Schienenstösse über den Schwellenstoss ein guter und gewährt auch einigen Spielraum zur Ausführung flacher Curven, während scharfe Curven besonders gebogen aus der Fabrik in ausreichendem Vorrath bezogen werden müssen. Die Befestigung der zweischenkligen Schiene auf den Langschwellen geschieht durch Holzschrauben (welche durch besondere Einschnitte im Schienenfuss auch das Wandern der Schiene hintertreiben) oder durch Hakennägel; dies findet auch Anwendung bei den Stössen der Joche. In den meisten Fällen werden verhältnissmässig wenig (etwa 8—10) Schrauben und Nägel für die Befestigung einer Schiene auf Jochlänge genügen. Bemerkenswerth ist die durch Form der Schiene ermöglichte Construction von Ausweichegeleisen, welche an beliebiger Stelle des Hauptgeleises auf letzteres aufgelegt werden können, ohne dass dieses (wie bei den anderen Systemen ziemlich durchweg nöthig) an der betreffenden Stelle zerstört zu werden braucht. Das Ausweichegeleise besteht aus einer etwa $1\frac{1}{2}$—2 m langen Langschwellencurve, über welche beiderseits die Geleise etwas über 1 m hinausragen; die Langschwellen haben Einschnitte, so dass sie sich der Spur des Hauptgeleises fest anschmiegen und ebenso legen sich die losen Schienenenden vermöge ihrer Form fest auf das betr. durchgehende resp. abzweigende Geleise, welches je nach Bedarf nach rechts oder links verwandt werden kann.

Die Hartgussräder der Transportmittel haben Rillen (doppelten Spurkranz), erleiden also wenig Reibung auf der Schienenoberkante und können im Nothfall direct auf festem Boden zur Verwendung gebracht werden; für diesen Zweck ist die Reibung an den Achsen und Naben etwas grösser, als bei dem System von festgekeilten Rädern und Achslagern, was den Vortheil hat, dass das ganze System etwas gelenkiger und nachgiebiger ist und in Verbindung mit dem engen Radstande das leichte Durchfahren auch der schärfsten Curven gestattet. Die Construction der Wagen (auf welche letztere Herr Hoffmann weniger Werth als auf die Geleise legt und bezüglich deren er möglichst direct an die Lieferanten verweist) besteht vielfach aus Holz und ist anscheinend auf möglichste Leichtigkeit bei genügender Festigkeit basirt. Was die verwendeten W a g e n anbelangt, möge hier an dieser Stelle bemerkt sein, dass dieselben — abgesehen von kleinen Constructionseigenheiten — sich bei den einzelnen Systemen wenig unterscheidet und dass ein und dasselbe Untergestell (Truck) durch verschiedene Aufsätze als Plateau-, Kasten- (in verschiedenen Formen zu verschiedenen Zwecken), Leiter-, Personenwagen u. s. w. hergerichtet werden kann, sowie dass zwei Trucks zusammen mittelst aufgesetzter Rungenschemel zu Langholz-Transporten verwendet resp. durch lange Kasten (event. mit aufgesetzten Leitern) zum Transport von Rüben etc. resp. Heu, Getreide, Stroh u. s. w. benutzt zu werden pflegen.

Das System im Ganzen anlangend, dessen Kosten sich bei festen Geleisen für Handbetrieb auf 1,88 ℳ, für Pferdebetrieb auf 1,93 ℳ, bei beweglichen Geleisen auf 2,50 ℳ pro laufendes Meter (Curven etwas theurer) stellen, so ist dasselbe seinem ganzen Wesen nach für e b e n e n Boden und Weichland, also hauptsächlich Moor-, Haide- und Wiesencultur berechnet und wird auch sonst auf ebenem Terrain recht gute Dienste leisten. Für welliges und coupirtes Terrain reicht es jedoch nicht aus, da die Construction der Langschwellenjoche selbst bei stärkeren Schienen zu schwach sein, bei Verkürzung der Joche aber ihren Werth einbüssen würde; ausserdem würde aber die Einrichtung der Wagen durch häufiges Bremsen — also abgesehen vom Zweck des Anhaltens — eine vorzeitige ganz unverhältnissmässige Abnutzung der Räder, Achsen sowie der Geleise involviren und damit den sonstigen Vortheil der grösseren Billigkeit gewaltig in Frage stellen.

Zum Schluss nur noch eine Bemerkung.

Wir haben versucht, in möglichst objectiver Weise die ausgestellten Systeme von Feldeisenbahnen nach der persönlichen Anschauung eines früheren praktischen Landwirthes und Eisenbahnbeamten bezüglich ihrer einzelnen Merkmale zu beschreiben, ohne dem Techniker und Constructeur irgendwie vorzugreifen, und sind der Ansicht, dass jedes der vorstehend erwähnten Systeme seine besonderen Eigenthümlichkeiten hat, die seiner Anwendung in gewissem Kreise günstig ist, unter anderen Verhältnissen jedoch als weniger günstig erscheint. Ausserdem sprechen noch andere Factoren mit, welche eine Auswahl beeinflussen, wie z. B. der Name des Fabrikanten, die Güte des Materials und vor Allem der Preis, welcher mit den zu stellenden Anforderungen in Einklang stehen muss.

Schnellfrachtgut.

Die No. 17 dieser Zeitung brachte eine abfällige Kritik meines Schnellfrachtgut-Projectes, welche zunächst die Bedürfnissfrage bestreitet und behauptet, dass die Zahl der Trennungen der Güter von den Papieren nicht so gross sei.

Letztere Behauptung wird durch die Journale aller grösseren Umlade-Expeditionen widerlegt. Die Ladefehler werden wohl niemals ganz aufhören; die Schnellfrachtgüter, also gerade die eiligen Güter, bei welchen am ehesten reclamirt wird, würden davon aber weniger betroffen werden, da sie als eilige gekennzeichnet sind.

Die Bedürfnissfrage ist zwar nicht eine dringende bereits hervortretende, wohl aber eine latente; sie theilt diese Eigenschaften mit vielen Neuerungen der letzten Jahrzehnte. Man denke nur an die vielen Fortschritte auf postalischem Gebiete, die Express-Packetbeförderung, Telephon und dgl. m. Diese neuen Arten kannte man früher nicht, sie haben sich jedoch nach ihrer Schaffung überraschend entwickelt und sind jetzt erst zum Bedürfniss geworden. In gleicher Weise würde es dem Schnellfrachtgut ergehen.

Dass die Bahnverwaltungen unausgesetzt Alles aufbieten, Unzuträglichkeiten entgegen zu treten und Verbesserungen ins Leben zu rufen, ist allgemein bekannt; auch haben dieselben die Instradirungen nach der Verstaatlichung der Bahnen soweit als möglich vereinfacht und bedurfte es eines Hinweises hierauf nicht.

Aller Orten giebt es Handeltreibende, welche ein lebhaftes Interesse daran haben, ihre Güter in einem genau begrenzten Zeitraum befördert zu sehen, und zwar solche Güter, welche die Eilgutfracht nicht, wohl aber die Fracht der betreffenden Tarifclasse plus eines kleinen Aufschlages vertragen können.

Es unterliegt keinem Zweifel, dass es dem Interessenten in vielen Fällen überaus vortheilhaft erscheinen wird, wenn ihm ein Mittel geboten würde, bei eiligen Transporten Tag und Stunde des Eintreffens genau berechnen zu können und dieses bahnseitig gewährleistet zu sehen. Die Lieferzeit beträgt bekanntlich bis zu 100 km 3 Tage und steigt für jede weiteren 200 km um 1 Tag. In den meisten Fällen können die Güter viel rascher transportirt werden und es ist ausgesprochener Zweck des Vorschlags, diese Möglichkeit überall da zur Verfügung des Handelsstandes zu stellen, wo dieser es verlangt.

Dies geschieht z. B. schon jetzt im Verkehre aus der Schweiz nach Belgischen und Holländischen Häfen bei gewissen Ladungen, für welche seit Jahren ein von Zug zu Zug anschliessender Fahrplan vorgeschrieben ist, welcher dieselben in der denkbar schnell-

sten Weise befördert, welche kaum die Hälfte der gewöhnlichen Lieferfrist beträgt!

Eine Erschwerung des Dienstes ist hierbei niemals zu Tage getreten und wird eine solche auch bei einer „allgemeinen" schnellen Frachtgutbeförderung um so weniger eintreten, als für dieselbe einzig und allein nur die ersten Züge benutzt werden sollen.

Es sollen also schon vorhandene Einrichtungen nur ausgenutzt und neue Züge oder Wagen nicht eingestellt werden; eine Theilung oder Trennung dieser Güter von gewöhnlichen Frachtgütern ist nirgendwo vorgesehen. Da die Möglichkeit einer schnellen Beförderung sonach erwiesen ist, so muss auch zugegeben werden, dass überall ein Interesse, sie zu erlangen, vorliegt.

Wo das Interesse besteht und wo der Handelsstand die schnellere Beförderung vorzieht, da kann billiger Weise auch eine entsprechende Vergütung dafür verlangt werden.

Der proponirte Frachtzuschlag kann aus diesem Grunde nicht als etwas Unbilliges erscheinen, ebenso wenig kann von einer Bevorzugung die Rede sein, da es sich nicht um Güter gleicher Art handelt. Schnellfrachtgut unterscheidet sich nämlich von gewöhnlichem Frachtgut ebenso, wie letzteres von Eilgut, oder Eilgut von Couriereilgut.

Ueber die Höhe des Zuschlags wird ja event. näher bestimmt werden; zum „Erkaufen" der Gunst über die Zweckmässigkeit des Vorschlags soll er jedoch nicht dienen!

Es wird jedoch Jeder gern die gewöhnliche Fracht plus eines Aufschlages zahlen, wenn ihm dafür die Gewähr geboten ist, dass das Gut mit dem ersten Zuge abgeht und seine Bestimmung erreicht.

Erfahrungsmässig hebt sich der Verkehr um so mehr, je leichter, rascher und billiger er sich gestaltet; den Expeditionen würde diese Beförderungsart nicht mehr Mühe und Arbeit machen, als gewöhnliches Frachtgut. Dem Handelsstande würde sie indessen sehr werthvoll werden und, wie schon behauptet, sich rasch beliebt machen.

Was nun die Fahrbureaus anbelangt, so geht aus dem Vorstehenden zur Genüge hervor, dass sie mit dem Schnellfrachtgut nichts gemein haben. Diese Bureaus begleiten z. Zt. nur die sog. Stückgutzüge, während alle übrigen Züge derselben entbehren. In letzteren läuft indessen die grössere Menge direct formirter Wagen (über 1 500 kg Belastung), welche also uncontrolirt bleiben!

Soll daher die Controle eine durchgreifende sein, so müssten alle Güterzüge controlirt werden, was wohl am Besten durch Güterzugrevisoren (ähnlich den Billetrevisoren) erreicht würde.

Dem den Fahrbureaus ertheilten Lobe vermag ich nicht zuzustimmen, weil ich deren Leistungen seit mehreren Jahren aus eigener Beobachtung genau kenne; diese Frage bleibe daher, als zu weit führend und nicht hierher gehörig, unerörtert.

Die für die Einführung des Schnellfrachtgutes vorgebrachten Gründe kann ich hiernach, als durch den geehrten Herrn Verfasser des Artikels in No. 17 dieser Zeitung widerlegt, nicht anerkennen.

J. F.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

Sitzung am 12. Februar 1884.

Vorsitzender: Herr Geh. Ober-Regierungsrath Streckert.
Schriftführer: Herr Regierungs- und Baurath Jungnickel.

Der Vorsitzende widmet dem am 3. Februar d. J. im beinahe vollendeten 87. Lebensjahre verstorbenen Ober-Landesbaudirector, Wirklichen Geheimen Rath Dr. Hagen Excellenz, einen warmen Nachruf. Der Verein betrauert in dem Heimgegangenen, welcher sich durch seine vielfachen bedeutenden Werke über Wasser- und Brückenbau, die Abhandlungen über die Bewegung des Wassers und der Luft, die Grundzüge der Wahrscheinlichkeitsrechnung und andere hervorragende Veröffentlichungen einen weit über die Grenzen unseres Vaterlandes reichenden, überaus klangvollen Namen erworben hat, nicht nur den Stolz und den Senior unseres Faches, sondern ausserdem auch einen Mitstifter dieses Vereins, welchem er 42 Jahre angehört hat und in welchem er 20 Jahre (von 1848 bis 1868) Vorsitzender gewesen ist. Obgleich Hagen in seiner amtlichen Wirksamkeit nicht für das Eisenbahnwesen thätig sein konnte, widmete er der Entwickelung desselben doch das lebhafteste Interesse und bethätigte dies in diesem Verein durch mancherlei grössere und kleinere Vorträge und Mittheilungen, wie er z. B. trotz seines hohen Alters noch vor 1⅓ Jahren hier in höchst anregender Weise über das Project des Amerikaners Eads für die Erbauung einer Schiffseisenbahn über die Landenge von Panama sprach. Ein besonders freundliches Andenken hat Hagen bei denjenigen Mitgliedern hinterlassen, welche Gelegenheit gehabt, ihm auf den Excursionen des Vereins näher zu treten und dabei die Liebenswürdigkeit und seltene Bescheidenheit und Einfachheit seines Wesens, sowie seine körperliche und geistige Frische und fortreissende Anregung zu bewundern. Wie seine Werke ihn nach aussen hin überleben und ihm einen dauernden Namen ersten Ranges sichern werden, so wird auch sein Andenken in diesem Verein fortleben. — Die Versammlung ehrte das Andenken des theuern Verstorbenen durch Erheben von den Sitzen.

Herr Ingenieur F. Dopp spricht über die Fortschritte im Gebiet der Wägeapparate für den Eisenbahn-Beförderungsdienst. In Anknüpfung an den im October 1880 in diesem Verein über denselben Gegenstand gehaltenen Vortrag und die bei dieser Gelegenheit beschriebenen Constructionen bemerkt der Vortragende, dass seitdem, obgleich die Erfindungs- und Constructionsproduction auf diesem Gebiete eine lebhafte gewesen, doch ein wirklicher Fortschritt nicht zu verzeichnen sei. Bezüglich der Länge der Centesimalwaagen, für welche mehrfach die Festsetzung einer Normallänge angestrebt worden, bezeichnet der Vortragende ein Mass zwischen 7 m und 7,60 m als dasjenige, welches am nächsten Aussicht habe, definitive Normallänge zu werden; da die Anschaffungskosten durch eine etwas grössere Länge nur unerheblich gesteigert werden, die Unterhaltungskosten aber dieselben sind, wie bei kurzen Brücken, so empfehle es sich, die Brückenlängen durchweg für 3 achsige Güterwagen und zwar so zu construiren, dass die Brücken mindestens 400—500 mm länger sind, als der äussere Radstand misst. Als passendste Wiege-Tragfähigkeit wird 25 000 kg, höchstens 30 000 kg empfohlen, da zum Abwägen der Locomotiven besondere Waagen auf den Hauptwerkstätten vorhanden sein müssen.

Die interessantesten neueren Waageconstructionen sind:

1. Die Centesimalwaage für Eisenbahnfahrzeuge ohne Gleisunterbrechung nebst Contralapparat von H Seyfert in Rochlitz-Sachsen;
2. eine solche von Nicolaus Henzel in Prag;
3. die Centesimal-Brückenwaage zum Befahren durch Locomotiven mit Sicherheitsvorrichtung und Zwangsentlastung von Fischer in Frankfurt a/M. und Oesterreich in Fulda;
4. eine desgl. mit Universalentlastung von Brauer & Bockhacker in Berlin;
5. Verbesserungen in den Details der Dopp'schen Centesimalwaage.

Nach der Ansicht des Vortragenden hat sowohl die Seyfert'sche als die Henzel'sche Construction nicht den gehegten Erwartungen entsprochen; die letztere Construction unterscheidet sich hauptsächlich nur dadurch von der ersteren, dass die beiden Träger des Brückenrahmens, welcher in seinem Anhube die Radbandagen von den Gleisschienen abhebt, ausserhalb des Schienengleises liegen und die nach aussen über die Schienenköpfe hinausragenden Bandagen an den unteren Flächen als Angriffspunkt zum Abheben von den Schienen gewählt ist, während Seyfert die hebenden Brückenträger innerhalb des Gleises lagert und die Radflanschen als Angriffspunkt zum Aufheben benutzt. Bezüglich eines Vergleiches der Waagen ohne Gleisunterbrechung nach Seyfert und Henzel mit den bisherigen Waagen alten Systems, glaubt der Vortragende die letzteren als für den Gebrauch leichter, schneller und sicherer bezeichnen zu sollen. Die automatische Controle der überlasteten Achsen eines Zuges, zu welcher die Waagen nach der Versicherung der Erfinder dienen sollen, bestehe nur in der Theorie, sei aber practisch nicht durchführbar. Gegen die leider häufig eintretende Ueberladung der Wagen, wodurch Achs- und Federbrüche, Heisslaufen der Achslager und andere die Sicherheit des Betriebes gefährdende Defecte veranlasst werden, gäbe es nur das Mittel, die Verwiegung jeder Waggonladung vor Einstellung in den Zug vorzuschreiben und, event. unter reichlicherer Ausstattung der Stationen mit Waagen, streng durchzuführen.

Die unter 3 und 4 aufgeführten Constructionen beruhen auf dem alten Waagensystem; diejenige von Fischer & Oesterreich ist mit einer Sicherheitsvorrichtung, auch Zwangsentlastungs-Vorrichtung verbunden, welche darin besteht, dass gleichzeitig mit dem Einstellen der Waage eine an einem ca. 1 m langen Arm befestigte Signalscheibe das Gleisprofil über der Waagenbrücke sperrt. Der Vortragende glaubt, dass die von ihm bewirkte Anordnung zweier Signalscheiben, ausserhalb der Wagenbrücke und zwar so weit von einander fern, dass sie den längsten dreiachsigen Güterwagen nach seiner Auffahrt auf die Waage beiderseits absperren, zweckentsprechender sei; dieselbe ist im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection Hannover zur Anwendung gekommen. Bei der Construction von Brauer & Bockhacker soll die Arbeit des Hebens und Senkens durch die jedesmalige Brückenbelastung selbst ausgeführt werden. Der Stützwechsel der Brücke von den Wägehebeln auf die vier festen Eckstützen und umgekehrt soll dadurch bewirkt werden, dass die druckbelasteten Stützen die darunter wippend gelagerte Walze durch seitlichen Druck nach der anderen Seite treibt und somit die nicht belasteten Stützen auf der anderen Seite hebt. Bei der practischen Ausführung haben sich allerdings nicht unerhebliche Schwierigkeiten gezeigt, in Folge dessen derartige Waagen bis jetzt nicht in Betrieb genommen werden konnten. Schliesslich erläutert der Vortragende noch einige von ihm an seinen alten Constructionen vorgenommene Aenderungen von Details, welche aber an dem ursprünglichen System nichts ändern.

Herr Geheimer Regierungsrath Reuleaux macht darauf aufmerksam, dass auf den Amerikanischen Eisenbahnen vorzüglich eingerichtete und von den hiesigen Einrichtungen erheblich abweichende Centesimalwaagen zum Wiegen von Kohlenwagen vorhanden sind, welche von Herrn Eisenbahn-Bauinspector H. Bartels in seinem Buche über Betriebseinrichtungen auf Amerikanischen Eisenbahnen beschrieben wurden (S. 171).

Herr Telegraphenfabrikant Horn führt einen von ihm construirten neuen Geschwindigkeitsmesser vor und erläutert denselben. Angewandt wird derselbe auf den Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Herr Geheimer Regierungsrath Reuleaux theilt mit, dass auf den Schwedischen Eisenbahnen in letzter Zeit umfassende Versuche mit günstigem Erfolge angestellt worden sind, einheimische Kohlen zur Locomotivfeuerung zu verwenden. Namentlich die Kohlen von Bjuf, welche einen Aschengehalt von 14 pCt haben, werden seitdem vielfach verwendet, in Folge dessen die Förderung in Bjuf jetzt 50 000 Tonnen pro Jahr beträgt. Die Kohle zeigte im Anfang nur den Nachtheil, dass dem Locomotivschornstein ein sehr bedeutender Funkenregen entströmte; zur Abstellung dieses Uebelstandes hat man besondere Treppenroste und in die Feuerbuchse eingespannte Gewölbe angeordnet, welche in Verbindung mit einer neuen sinnreichen Funkenfänger-Construction bewirken, dass eine bessere Verbrennung der Kohle stattfindet und die unverbrannten Kohlentheilchen vollständig staubförmig dem Schornstein entströmen. Der Vortragende empfiehlt die Einführung der von ihm durch Zeichnungen und Beschreibung näher erläuterten Constructionen auch für andere Bahnen.

Der Vorsitzende bemerkt hierzu, dass die Construction der beschriebenen Locomotivfeuerung auf demselben Princip beruhe, wie die Nepilly-Feuerungsanlage für minderwerthige Kohlen, mit welcher im Saarbrückener Kohlenrevier und auf den Bahnlinien in Böhmen und Sachsen bei Anwendung der sonst zur Locomotivfeuerung nicht sehr geeigneten Böhmischen Braunkohlen recht gute Erfahrungen gemacht worden seien.

Durch Abstimmung in üblicher Weise wurde Herr Eisenbahn-Maschineninspector Paul Becker als einheimisches ordentliches Mitglied in den Verein aufgenommen.

Eisenbahn-Statistik.

Länge der Europäischen Eisenbahnen am 31. December 1882 und Zuwachs im Jahre 1882.

Die „Direction de l'Exploitation, du Contrôle financier et de la Statistique des Chemins de fer du Ministère des Travaux publics" in Paris hat im „Journal officiel" eine Uebersicht der in den Staaten Europas in Betrieb befindlichen Eisenbahnen nach deren Betriebslänge und deren Zuwachs im Jahre 1882 publicirt, welcher wir folgende Zahlen entnehmen:

Staat	Betriebslänge am 31. December 1881 km	Betriebslänge am 31. December 1882 km	Zuwachs in 1882 in Summa km	Zuwachs in 1882 in Procenten des Zuwachses in Europa
Deutsches Reich	34 327	[1]) 34 988	661	11,74
Oesterreich-Ungarn	19 125	[2]) 20 010	885	15,73
Belgien	4 118	4 231	113	2,01
Dänemark	1 622	1 762	114	2,49
Spanien	7 739	7 848	109	1,94
Frankreich	27 618	28 880	1 262	22,42
Grossbritannien und Irland	29 322	[3]) 29 814	482	8,56
Griechenland	10	10	—	—
Italien	8 775	9 038	263	4,67
Niederlande und Luxemburg	2 300	[4]) 2 393	93	1,65
Portugal	1 219	1 471	252	4,48
Rumänien	1 470	1 470	—	—
Russland	23 533	[5]) 24 453	920	16,35
Schweden und Norwegen	7 519	[6]) 7 775	256	4,55
Schweiz	2 506	2 698	192	3,41
Türkei, Bulgarien u. Rumelien	1 394	[7]) 1 394	—	—
Summa	172 607	178 235	5 628	100,00
			oder 3,26 pCt. der Betriebslänge 1881.	

[1]) Die Zahlen der 3 ersten Colonnen bedeuten die den Eisenbahnverwaltungen eines Staates zugehörigen Linien incl. der Strecken auf fremdem Gebiet.

[2]) incl. der Linien in Bosnien ad 371 km.

[3]) England 21 118, Schottland 4 730 und Irland 3 966 km.

[4]) Niederlande 1 967 und Luxemburg 426 km.

[5]) Russland 23 273 und Finland 1 181 km.

[6]) Schweden 6 305 und Norwegen 1 470 km.

[7]) Türkei incl. Rumelien 1 170 und Bulgarien 224 km.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Veränderungen der Vereins-Mitgliedschaft.

Mit dem 1. d. Mts. ist die Vereinsmitgliedschaft der Direction der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft in Altona auf die Königliche Eisenbahndirection Altona, des Directoriums der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft in Breslau auf die Königliche Direction der Breslau-Freiburger Eisenbahn in Breslau, der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn in Breslau auf die Königliche Eisenbahndirection in Breslau übergegangen, während die Direction der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahngesellschaft in Breslau und die Direction der Posen-Creuzburger Eisenbahngesellschaft in Posen aus dem Verein scheiden. Die von den letztbezeichneten beiden Verwaltungen betriebenen Eisenbahnstrecken werden dem Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirection in Breslau einverleibt.

Aus dem Deutschen Reich.

Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft.

Die ausserordentliche Generalversammlung der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft ist nicht, wie bisher verlautet hatte, zum 31. d. Mts., sondern auf Sonnabend den 29. d. Mts. einberufen, und zwar findet sie an diesem Tage um 1½ Uhr in Ludwigslust statt.

Folgende Gegenstände werden zufolge der Tagesordnung zur Verhandlung kommen:

1. Betheiligung der Gesellschaft an dem Unternehmen der Ostpriegnitzer Eisenbahn durch Uebernahme von 150 000 ℳ Stammactien und 150 000 Stamm-Prioritätsactien dieser Bahn,
2. die Offerte der Königlich Preussischen Regierung wegen Abtretung des Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmens an den Staat.

Der Gegenstand unter 1 ist mit Zustimmung der Regierung auf die Tagesordnung gesetzt worden.

Hamburgische Eisenbahnen.

Die Hamburger Bürgerschaft genehmigte am 27. Februar definitiv die Anträge des Senats, betreffend die Ratification der mit Preussen abgeschlossenen Verträge wegen Uebergangs der im Hamburgischen Gebiete belegenen Bahnstrecken in das Eigenthum resp. den Betrieb Preussens.

Verstaatlichung der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn.

Der „Staatsanzeiger" bringt folgende Mittheilung:

Die Königliche Staatsregierung hat der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft für die Abtretung ihres Unternehmens, welches der Staat vom Jahre 1891 ab nach Massgabe des Vertrages vom 7. Juli/5. September 1875 zu erwerben berechtigt ist, schon jetzt folgendes Anerbieten gemacht:

Den Actionären ist der Umtausch ihrer Actien gegen Staatsschuldverschreibungen der 4procentigen consolidirten Anleihe mit der Massgabe angeboten, dass für je eine Stammactie à 300 ℳ eine Staatsschuldverschreibung zum Nennwerthe von einhundert und fünfzig Mark mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1884, für je zwei Stamm-Prioritätsactien à 600 ℳ Staatsschuldverschreibungen zum Nennwerthe von eintausend dreihundert und fünfzig Mark mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1884 sowie eine baare Zuzahlung von 15 ℳ pro Stamm-Prioritätsactie gewährt werden.

Verwaltung und Betrieb der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn soll bereits vom 1. Januar 1884 ab für Rechnung des Staates erfolgen, das Eigenthum der Bahn soll mit der Perfection des Verstaatlichungsvertrages auf den Staat übergehen, das Angebot des Umtausches und die Auflösung der Gesellschaft dagegen am 1. des zweiten auf die Perfection dieses Vertrages folgenden Monats stattfinden, während die Ueberweisung des Kaufpreises von 17 212 500 ℳ ein Jahr später zu erfolgen hat.

Der diesem Anerbieten beigefügte Vertragsentwurf ist, abgesehen von den vorstehend angedeuteten Besonderheiten, mit den früheren im Wesentlichen übereinstimmend gefasst.

Eine Erhöhung dieser Offerte, deren Annahme Seitens der Generalversammlung der Actionäre bis zum 1. Juni d. J. zu erfolgen hat, und für welche die landesherrliche Genehmigung bis zum 1. März 1885 vorbehalten ist, wird als ausgeschlossen bezeichnet.

Der Aufsichtsrath wird am 4. d. Mts. über diese Verstaatlichungsofferte berathen und eventuell eine ausserordentliche Generalversammlung zur Beschlussfassung über dieselbe einberufen.

Uebergang des Altona-Kieler Eisenbahnunternehmens in die Staatsverwaltung.

Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft hat am 1. d. Mts. ihre Schlusssitzung gehalten und nach Uebergabe der Casse und Wertheffecten an die in Altona errichtete Königliche Eisenbahndirection sich aufgelöst.

Die Königliche Eisenbahndirection zu Altona ist gebildet aus dem Herrn Ober-Regierungsrath Krahn (früher Abtheilungsdirigent bei der Königlichen Eisenbahndirection in Elberfeld) als Vorsitzenden und den in den Staatsdienst übergetretenen bisherigen Directoren der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft, Herren Tellkampf und Metzener, als Mitglieder derselben.

Der bisherige Vorsitzende der Direction der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft, Herr Commercienrath Geske in Altona, sowie die Directoren, Herren Justizrath Meyer in Altona und Consul Kruse in Kiel, und der Syndicus der Direction, Herr Justizrath Philipp in Altona sind in den Staatsdienst nicht übergetreten.

Vor der Auflösung hat die Direction der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft durch ein an sämmtliche Beamte und Angestellte gerichtetes Schreiben von ihrem Personal herzlichen Abschied genommen.

Preussische Staatsbahnen.

Auf der kürzlich in Berlin stattgefundenen Staatsbahn-Directorenconferenz ward beschlossen, den Antritt der Reise auf ein Rundreisebillet auf jeder beliebigen Coupon-Zwischenstation zu gestatten, wenn das Rundreisebillet im Correspondenzwege von der Debitstation, von welcher dasselbe ausgeht, bezogen ist. In der gleichen Conferenz wurde beschlossen, die Billet-Expeditionen einheitlich anzuweisen, gelöste Billets gegen Rückzahlung des Fahrpreises zurückzunehmen, wenn dieselben zweifellos nicht benutzt und unmittelbar nach Abgang des Zuges oder auch vor dessen Abfahrt zurückgegeben werden. Wenn auf solches Billet schon Gepäck expedirt ist, so soll auch die Zurückzahlung der bezahlten Gepäckfracht stattfinden. In derselben Weise soll auch beim Umtausch von Billeten, auf welche schon Gepäck expedirt ist, verfahren werden.

Königliche Eisenbahndirection Breslau.

Vom 1. März an (mit dem Uebergange der Verwaltung der Rechte-Oder-Ufer- und der Posen-Creuzburger Eisenbahn in die Verwaltung der mit dem bezeichneten Tage ins Leben tretenden Königlichen Eisenbahndirection Breslau) wird der Kohlenverkehr von den Stationen der Oberschlesischen und der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn nach Posen und den darüber hinausgelegenen Stationen, insbesondere nach Ost- und Westpreussen, auf dem kürzesten Wege via Creuzburg nach Posen geleitet werden. Zu diesem Zwecke wird bei der Posen-Creuzburger Eisenbahn eine erhebliche Vermehrung der Züge eintreten. In Posen erfolgt die Einführung der Kohlenzüge aus Oberschlesien in den dortigen Bahnhof der Oberschlesischen Eisenbahn.

Am 1. März werden in Posen die Güterexpeditionen der Posen-Creuzburger und der Oberschlesischen Bahn vereinigt.

Crefeld-Uerdinger Localbahngesellschaft.

In Crefeld hat sich eine Actiengesellscchaft unter vorstehender Firma mit dem Sitze in Crefeld gebildet. Das Actiencapital beträgt 1 000 000 *M.* Stammactien; ferner wurden 400 000 *M.* Prioritäten creirt. Die Bahn, welche bisher im Besitz der Herren Reymer und Masch in Berlin war, hat incl. der Nebengeleise eine Gleislänge von ca. 20 km und wurde in ihren einzelnen Strecken während der Monate Mai-Juli vorigen Jahres dem Betrieb übergeben. Die Hauptstrecke führt von Crefeld (Rheinstrasse) nach Uerdingen, die zweite Strecke von Crefeld (Bahnhof) durch die Stadt bis Hüls, die dritte Linie von Crefeld (Bahnhof) nach Fischeln. Letztgenannte Bahn ist die Anfangsstrecke für die projectirte Verbindung Crefeld-Düsseldorf (Obercassel). Der Betrieb der Crefeld-Uerdinger Localbahnen erfolgt theils durch Dampfwagen, theils durch Pferdekraft. Als Betriebsmaterial sind eingestellt 10 Locomotiven, 27 Pferde, 34 Waggons. Die Concession ist der Gesellschaft sowohl für Personen- als für Güterverkehr ertheilt worden, indessen findet einstweilen nur Beförderung von Personen statt. Contractlich hat die Actiengesellschaft das Unternehmen mit sämmtlichen Einnahmen etc. seit 1. Januar d. J. übernommen. Zum Director der Gesellschaft wurde Herr Baumeister Hossfeldt, der bisberige Betriebsleiter, ernannt.

Schlesische Eisenbahnprojecte.

Der Beginn der Erdarbeiten an der Bahnlinie Löwenberg-Ober-Mois wird für Anfang des Monats März bestimmt erwartet. Die Arbeiten nehmen in unmittelbarer Nähe von Löwenberg ihren Anfang. In Betreff der Einrichtung des Baubureaus sind bereits die nöthigen Anordnungen ergangen. Die Grunderwerbsverhandlungen bezüglich des Terrains für den Bahnhof in Löwenberg sind nach einer Mittheilung des „Brg. u. Hsfrd.“ noch sistirt, da der Bezirksrath zu Liegnitz die Genehmigung zum Aufschütten des Bahndammes erst dann ertheilen will, wenn bezüglich der von gewisser Seite laut gewordenen Besorgniss vor einem vermehrten Anstauen etwaigen Hochwassers die nöthigen Feststellungen erfolgt sein werden. Bis jetzt sollen die angestellten Berechnungen zu dem Resultat geführt haben, dass aus der Aufschüttung des Dammes sich bei Hochwasser nur eine sehr geringe Steigerung der Stauhöhe ergeben werde.

Liegnitz-Goldberg.

Wie der „Liegn. Anz.“ erfährt, werden die Vermessungen bezüglich des Bahnbaues Liegnitz-Goldberg, obwohl der Bau bereits begonnen hat, noch immer fortgesetzt.

Secundärbahn im Bielethal.

Der Bau einer Secundärbahn von Bahnhof Rengersdorf durch das Bielethal über Landeck nach Schreckendorf wird projectirt und wollen sich die Abgeordneten der Grafschaft Glatz für die Ausführung dieses Projectes verwenden.

Rosenberg-Tarnowitz.

Die Arbeiten auf der Neubaustrecke Rosenberg-Tarnowitz schreiten, begünstigt durch die milde Witterung, rüstig vorwärts. Arbeitszüge verkehren nunmehr auch schon von Schierokau aus auf Lublinitz zu. Ende voriger Woche besichtigten der Geh. Regierungsrath Grotefend und der Oberingenieur Doulin aus Breslau die Strecke. Man hofft, dass am 1. Juli die Bahn eröffnet werden wird.

Januar-Einnahmen.

Die im Reichseisenbahn-Amt aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Januar d. J. ergiebt für die 52 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, nachstehende Daten: Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im Januar d. J.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: im Ganzen (mit 30 493,40 km Betriebslänge) bei 23 Bahnen mit zusammen 4 428,42 km höher und bei 29 Bahnen mit zusammen 26 064,98 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 22 Bahnen mit zusammen 3 132,74 km höher und bei 30 Bahnen mit zusammen 27 360,66 km (darunter 4 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: im Ganzen (mit 30 493,40 km Betriebslänge) bei 34 Bahnen mit zuammen 24 285,31 km höher und bei 18 Bahnen mit zusammen 6 208,09 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 33 Bahnen mit zusammen 22 989,63 km höher und bei 19 Bahnen mit zusammen 7 503,77 km (darunter 2 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Monate des Vorjahres.

Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende Januar d. J. das gesammte concessionirte Anlagecapital 545 535 600 *M.* (156 957 900 *M.* Stammactien, 44 595 000 *M.* Prioritäts-Stammactien und 343 982 700 *M.* Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Capital bestimmt ist, 2 577,17 km, so dass auf je 1 km 211 680 *M.* entfallen.

Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende Januar d. J. das gesammte concessionirte Anlagecapital 1 059 618 272 *M.* (424 869 850 *M.* Stammactien, 157 531 900 *M.* Prioritäts-Stammactien und 477 216 522 *M.* Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Capital bestimmt ist, 5 706,92 km, so dass auf je 1 km 185 673 *M.* entfallen.

Zur Einführung einer Normal-Eisenbahnzeit.

Wie die „Nat.-Zeitung“ berichtet, liegt derselben der Text einer Petition an den Herrn Reichskanzler vor, um definitive Einführung einer lediglich auf die inneren dienstlichen Zeitangaben der Verkehrsanstalten zu beschränkenden Universal- oder Weltzeit.

Die Grossherzoglich Oldenburgische Eisenbahndirection

beabsichtigt am 15. Mai d. J., an welchem Tage der Sommerfahrplan in Kraft tritt, täglich ausser den bis jetzt fahrplanmässigen Personenzügen sogen. Omnibuszüge einzulegen, um dem Publikum noch mehr Gelegenheit zum Reisen zu bieten. Diese Omnibuszüge sollen aus einer kleinen Tenderlocomotive mit einem Durchgangswagen zweiter und einem solchen dritter Classe bestehen. Dem „Wilhh. Tagebl.“ nach sollen diese Züge bis auf Weiteres zwischen Oldenburg — Bremen und Oldenburg — Leer und Neuschanz fahren und zwar Vormittags nach Abfahrt der übrigen Personenzüge einer nach Bremen, Nachmittags von dort zurück, Abends nach Leer und Neuschanz und am nächsten Morgen von dort nach Oldenburg zurück.

Bayerische Eisenbahnbauten.

Die Bahnlinie von Stockheim über Ludwigsstadt zur Landesgrenze (Eichicht), 29,34 km lang, mit den Stationen Rothenkirchen, Förtschenbach, Steinbach, Ludwigsstadt und der projectirten Haltestelle bei Lauenstein, wird im Herbst 1885 zur Vollendung gelangen. Die gesammten Erdarbeiten erfordern eine Massenbewegung von etwa 800 000 cbm. Für den Bahnoberbau

sind Stahlschienen auf eisernen Querschwellen in Aussicht genommen. — In Gemünden hat man in der zweiten Hälfte des vorigen Monats mit Legung der Gleise zur Bahnstrecke Gemünden-Hammelburg begonnen.

Bayern. Bahnproject Zweibrücken-Hornbach.

Nach einer eingehenden Motivirung seitens des Abg. Märcker betr. das Bahnproject Zweibrücken-Hornbach-Landesgrenze und nach zustimmender Erklärung von Seiten des Staatsministers Freiherrn von Crailsheim nahm der Eisenbahnausschuss den Antrag Märcker in folgender Fassung einstimmig an: Es sei an S. M. den König die Bitte zu richten: „1. bei der Staatsregierung anzuordnen, dass mit der Reichsregierung bezw. der Regierung von Elsass-Lothringen Verhandlungen gepflogen werden, durch welche die Weiterführung einer von Zweibrücken über Hornbach an die Landesgrenze in der Richtung nach Wolmünster herzustellenden Eisenbahn auf Reichsländischem Gebiete in directer Linie bis Hochfelden sichergestellt wird und sodann 2. dem nächsten Landtage einen Gesetzentwurf in Vorlage bringen zu lassen, durch welchen die Königliche Staatsregierung ermächtigt wird, für den Fall der Herstellung einer Eisenbahn von Zweibrücken über Hornbach bis zur Landesgrenze in der Richtung gegen Wolmünster die 4 pCt. Zinsgarantie für ein Bau- und Einrichtungscapital im Maximalbetrage von 2 726 000 *M.* zu übernehmen." Nachdem der Staatsminister Freiherr von Crailsheim ferner erklärt hat, mit der Reichsregierung obigem Antrage entsprechend in Unterhandlung treten zu wollen, so ist jetzt alles nur Thunliche geschehen und wird die Angelegenheit hoffentlich zum erwünschten Ziele geführt.

Personalien.

Dem Oberinspector bei der Generaldirection der Kgl. Bayer. Verkehrsanstalten — Betriebsabtheilung, Friedrich Fischer, ist die Eigenschaft eines Collegialmitgliedes dieser Stelle und Abtheilung verliehen worden;

der Secretär bei der Generaldirection der Königlichen Verkehrsanstalten — Betriebsabtheilung, Dr. Oskar Wehrmann, ist zum Assessor bei der genannten Stelle und Abtheilung und der Eisenbahnoffizial Joseph Kellner in Nürnberg zum Bahnamtsverwalter bei dem Post- und Bahnamte Simbach befördert worden.

Preisausschreiben des Vereins Deutscher Maschinen-Ingenieure.

Der Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure hat für das Jahr 1884 zwei Preise von je 500 *M.* für die beste Bearbeitung nachstehender Preisaufgaben ausgesetzt:

A. Construction einer liegenden dreifachen Expansions-Schraubenschiffsmaschine von 2 000 indicirten Pferdestärken mit Oberflächen-Condensation nebst zugehöriger Kesselanlage für eine Kessel-Dampfspannung von 10 kg pro Quadratcentimeter Ueberdruck.

B. Construction eines schwimmenden Dampfkrahnes von 45 000 kg Tragkraft.

Die näheren Angaben und Bedingungen, unter denen die Concurrenz stattfindet, sind in der ausführlichen Bekanntmachung des Vereins in den „Annalen für Gewerbe und Bauwesen" Band XIV No. 160 Heft 4 vom 15. Februar 1884 enthalten, von denen hier nur angeführt werden mag, dass die Betheiligung auch Deutschen Fachgenossen, welche nicht Vereinsmitglieder sind, freisteht, sowie dass die Arbeiten bis zum 31. December 1884 an den Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure zu Händen des Herrn Commissionsrath Glaser, Berlin S. W., Lindenstrasse 80, eingesandt werden müssen und dass die eingegangenen Arbeiten demnächst im Vereinslocal in Berlin ausgestellt werden sollen.

Aus dem elektrotechnischen Verein.

In der Februarsitzung, welcher Herr Staatssecretär Dr. Stephan präsidirte, wurde Herr Geh. Hofrath Professor Dr. Wilh. Weber in Göttingen, einem Antrage des Vorstandes und technischen Ausschusses entsprechend, einstimmig zum Ehren-Mitglied des elektrotechnischen Vereins ernannt.

Herr Photograph van Ronzelen machte interessante Mittheilungen über die Benutzung des elektrischen Lichtes zur Portrait-Photographie. Diese Art des Photographirens verdankt nach Angabe des Vortragenden ihre Einführung dem Herrn van der Weyde in London, welcher das elektrische Licht im Jahre 1878 zuerst praktisch und erfolgreich für diesen Zweck in Anwendung brachte. Das van der Weyde'sche System besteht im Wesentlichen darin, dass das elektrische Licht von 4 000 Normalkerzen Leuchtkraft im Centrum eines weiten, halbkugelförmigen, mit weissem Papier ausgekleideten Kessels angebracht und von letzterem in den zu beleuchtenden Raum geworfen wird, indem ein nahe dem Berührungspunkt der Kohlenstäbe befindlicher kleiner Reflector das directe Licht zurückhält und in den Kessel reflectirt. Herr van Ronzelen, welcher seit mehreren Jahren das van der Weyde'sche System benutzt, jedoch verschiedene von ihm als zweckmässig erkannte, hier nicht näher zu erörternde Abänderungen vorgenommen hat, erachtet die angegebene Beleuchtungsweise als sehr zweckentsprechend. Die Wirkung derselben kommt ziemlich genau der Hälfte der Stärke des gewöhnlichen Tageslichts gleich; es ist mithin zur Aufnahme bei elektrischem Lichte doppelt so viel Zeit, als bei Tage erforderlich. Wie die der Versammlung vorgelegten Proben von Photographien in den verschiedensten Grössenverhältnissen erkennen liessen, hat Herr van Ronzelen bei Anwendung der elektrischen Beleuchtung recht zufriedenstellende Resultate sowohl in Einzel-Portraits, als auch in Gruppenbildern erzielt. Auch die gleichfalls vorgezeigten Photographien der Herren van der Weyde in London, Dupont in Brüssel und Lewitzky in Petersburg erregten durch ihre gelungene Ausführung allgemeines Interesse. In welchem Masse das elektrische Licht im Dienste der Portrait-Photographie sich bereits Eingang verschafft hat, geht aus der Mittheilung hervor, dass allein der letztgenannte Photograph seit 1878 ungefähr 4 200 Aufnahmen mit Hilfe desselben bewirkt hat. Auch in Berlin beginnt das anfänglich gegen die photographischen Aufnahmen bei elektrischer Beleuchtung vielfach gehegte Vorurtheil in neuerer Zeit, wie Herr van Ronzelen constatirte, immer mehr zu schwinden. Nach Beendigung des Vortrages entspann sich eine längere, angeregte Discussion, an welcher, ausser dem Ehren-Präsidenten, die Herren Dr. W. Siemens, Dr. Aron, Professor Dr. Förster und Professor Dr. Vogel sich betheiligten. Letzterer machte u. A., unter Vorzeigung zahlreicher, gut gelungener Photographien, nähere Mittheilungen über ein auch von dem Vortragenden erwähntes neues System des Herrn Kurtz in Newyork, bei dem die Erleuchtung, ohne Anwendung eines Reflectors, mittelst einer grösseren Anzahl ringförmig angeordneter elektrischer Lampen erfolgt.

Herr Civilingenieur Böddinghaus aus Düsseldorf berichtete sodann über die elektrische Beleuchtungsanlage beim Grubenbetriebe des Mechernicher Bergwerks-Actien-Vereins. Der an seinem äusseren Rande 650 m lange, 340 m breite und 104 m tiefe offene Tagesbau wird zur Nachtzeit von oben durch zwei elektrische Lampen von je 3 000 Normalkerzen Lichtstärke erleuchtet, deren Licht mittelst zweier Ovalspiegel in die Grube geworfen wird und letztere derartig intensiv erhellt, dass vom oberen Rande aus jeder einzelne Arbeiter deutlich beobachtet werden kann. In Folge der dadurch ermöglichten wirksameren Controle haben sich die Unfälle zur Nachtzeit seit Einführung des elektrischen Lichtes nicht unerheblich verringert. Auch die Beleuchtung der unterirdischen Schachte hat durchaus erfreuliche Resultate geliefert.

Herr Dr. O. Frölich machte hierauf ergänzende Mittheilungen über die von ihm beobachteten Schwankungen der Sonnenwärme und das dabei gewonnene wichtige Ergebniss, dass Mitte August v. J. eine Erhöhung der Sonnenwärme um etwa 6 pCt. stattgefunden hat gegenüber den Anfangs Juli und Mitte October beobachteten Werthen. Gleichzeitig mit dieser Vermehrung der Sonnenwärme ist eine Verminderung der täglichen Amplitüde der magnetischen Declination in Wien, Wilhelmshaven und Petersburg beobachtet worden, wie nach der gleichzeitig beobachteten Verminderung der Sonnenflecken zu erwarten war, wodurch jenes Resultat in Bezug auf die Sonnenwärme eine weitere Bestätigung erhält.

Zum Schluss nahm Herr Oberingenieur Frischen Gelegenheit, aus Anlass einer neuerdings mehrfach verbreiteten buchhändlerischen Ankündigung, welche nichts weniger als ein — freilich nur beinahe vollendetes — „Perpetuum mobile" zum Object hat, die bezügliche Reclame und die von derselben angewendete Berufung auf die Ertheilung eines Patents einer herben, aber gerechten Kritik zu unterziehen. Auch Herr Geh. Rath Dr. Werner Siemens glaubt vor der immer wiederkehrenden Manie, das ganz unmögliche, weil den Naturgesetzen vollständig Hohn sprechende „Perpetuum mobile" erfinden zu wollen, wodurch schon so viele talentvolle Personen zu Grunde gerichtet worden seien, nicht eindringlich genug warnen zu können. Was die Patentertheilung anlange, die Unkundigen gegenüber nur zu oft als ein Beweis für die Wichtigkeit und Ausführbarkeit einer Erfindung verwerthet werde, so sei zu bemerken, dass das Patentamt nur zu prüfen habe, ob die vorgelegte Sache neu sei; niemals aber könne aus einer Patentertheilung der Schluss gezogen werden, dass die Erfindung auch praktisch brauchbar sei oder von irgend einer Seite Anerkennung gefunden habe.

Miscellen.

Elektrische Ausstellung in Philadelphia.

Das Comité für die unter der Aegide des Franklin-Instituts vom 2. September bis 11. October cr. in Philadelphia abzuhaltende internationale elektrische Ausstellung hat jetzt ein volle Information darüber enthaltendes Programm veröffentlicht. Danach ist durch den Congress am 26. Februar v. J. zollfreie Einfuhr aller für den Zweck der Ausstellung eingehenden Gegenstände unter gewissen Einschränkungen zugestanden.

Das Ausstellungsgebäude wird an der 32. Strasse und der Lancaster Avenue gebaut werden. Jeder Aussteller hat 5 D. Zu-

lassungsgebühr zu zahlen, wofür er eine permanente Eintrittskarte erhält. Anmeldungen sind beim Comité bis 30. August cr. anzubringen.

Es werden keine Preise vertheilt, sondern es wird nur der Bericht eines Prüfungscomités veröffentlicht werden.

Eine grössere Zahl von Eisenbahn- und Dampfschiffsgesellschaften hat bereits die üblichen Transporterleichterungen gewährt.

Zugaufenthalt durch Antilopen.

Ein westwärts fahrender Zug der Union Pacific Bahn traf neulich zwischen Green River und Granger auf eine Heerde von 1 200 — 1 500 Antilopen, welche, da tiefer, auf einzelnen Strecken durch Wind besonders stark angehäufter Schnee lag, den Bahnkörper als bequemsten Weg benutzten. Beim ersten Antreffen wurde eine Anzahl davon getödtet und der Locomotivführer musste, um einer Entgleisung vorzubeugen, langsam fahren. Die Thiere hielten sich dann immer ungefähr ¼ Mile vor der Locomotive, dann und wann stillstehend und deren Laterne beobachtend, und setzten ihre Flucht erst bei weiterer Annäherung der ersteren fort. Der Zug erlitt dadurch einen Aufenthalt von ¾ Stunden. („Elko Independent.“)

Ausdehnung des Portland-Cements.

Versuche über die Ausdehnung des abbindenden Cementes sind sehr leicht auszuführen. Man füllt mit dem mit Wasser angemachten Cement eine Glasflasche bis zum Rande und verschliesst sie luftdicht. Je nach dem Grade des Gedeihens des abbindenden Cementes werden die Flaschen früher oder später gesprengt werden.

Bei einem desfallsigen Versuche sprang die erste Flasche nach 2 Tagen, die zweite nach 8 und die dritte nach 10 Tagen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Berichtigungen.

Galizisch-Süddeutscher Getreideverkehr. Berichtigung von Frachtsätzen im I. Nachtrage des Heftes II. Mit Giltigkeit vom 15. März a. c. erfahren die im I. Nachtrage des Heftes II im obbezeichneten Verkehre enthaltenen Frachtsätze ab Podwoloczyska trans. nach den folgenden Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen nachstehende Abänderungen:

nach Landau Hauptbahnhof . . 6,10 ℳ
„ St. Ingbert . . . . 6,34 „
„ Winnweiler . . . . 6,03 „
pro 100 kg.

Wien, am 28. Februar 1884.
Die Verbandverwaltungen. (610)

In unserer Bekanntmachung vom 7. December v. J., betreffend die vorübergehende Unterbringung von Vieh in den auf einigen unserer Stationen hergestellten, eingefriedigten Räumen muss es statt „Bentschen“ — „Buk“ heissen.

Berlin, den 27. Februar 1884. (611 J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

II. Eröffnungen.

Am 8. März cr. wird die neu erbaute Strecke Call-Hellenthal (Zweigbahn der Eifelbahn) unter Einführung des untenstehenden Fahrplans dem Betriebe übergeben.

Gleichzeitig findet von diesem Tage ab unter den Bestimmungen des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands die Beförderung von Personen in 2. und 3. Wagenclasse, Reisegepäck, Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren nach und von den Stationen Gemünd, Schleiden, Blumenthal und Hellenthal, ausserdem nach und von Olef die Beförderung von Personen statt.

Die Tarife können auf den Stationen eingesehen werden.

F a h r p l a n.

Call . .	Abf.	7.33	11.33	Vm.	5.58	Nm.
Gemünd	„	7.53	11.53	„	6.18	„
Olef . .	„	8.6	12.10	Nm.	6.31	„
Schleiden	„	8.18	12.22	„	6.43	„
Blumenthal	„	8.33	12.41	„	6.58	„
Hellenthal	Ank.	8.40	12.52	„	7.5	„
Hellenthal	Abf.	4.39	9.12	Vm.	4.21	Nm.
Blumenthal	„	4.47	9.20	„	4.29	„
Schleiden	„	5.2	9.39	„	4.44	„
Olef . .	„	5.14	9.55	„	4.56	„
Gemünd	„	5 27	10.8	„	5.9	„
Call . .	Ank.	5.48	10.33	„	5.30	„

Köln, den 1. März 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (612)

III. Betrieb.

Eisenbahn-Directionsbezirk Breslau. Königliches Eisenbahn-Betriebsamt Breslau-Dzieditz. Mit Bezug auf die Bekanntmachung der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn vom 6. Februar cr. theilen wir ergebenst mit, dass das unterzeichnete Eisenbahn-Betriebsamt mit dem heutigen Tage in Function getreten ist.

Die Geschäftsräume desselben befinden sich im

S t a t i o n s g e b ä u d e d e s O d e r t h o r - B a h n h o f e s

hierselbst. Die Betriebscasse bleibt jedoch vorläufig in ihren bisherigen Räumen des Directionsgebäudes der Rechte-Oderufer-Eisenbahn, Berliner Strasse No. 76.

Breslau, den 1. März 1884.
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt (Breslau-Dzieditz). (613)

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der K. K. D i r e c t i o n f ü r S t a a t s - E i s e n b a h n - b e t r i e b i n W i e n ist die Station K a i s e r - E b e r s d o r f am 29. v. Mts. g ä n z l i c h g e s c h l o s s e n worden. Der durch diese Station bisher vermittelte Umschlagverkehr mit der Ersten K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft ist mit dem 1. d. Mts. von der Station Wien - Donau - Quaibahnhof aufgenommen worden.

Berlin, den 5. März 1884.
Die geschäftsführende Direction.
S i m o n. (614)

IV. Güterverkehr.

Vom 26. cr. ab ist für die **Beförderung von Eis** zwischen Bodenwöhr und Frankfurt a/M. - Sachsenhausen in Quantitäten von 10 t ein Frachtsatz von 0,90 ℳ pro 100 kg zur Einführung gekommen.

Frankfurt a/M., den 28. Februar 1884. (615)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Mit Gültigkeit vom 10. März d. J. ab werden durch Nachtrag XXVI zum Gütertarifheft No. 5 ausser anderweiten Vorschriften zum Ausnahmetarif für den Export von Sprit und Spiritus nach der Schweiz, sowie nach Frankreich und Spanien Ausnahmefrachtsätze für die Artikel Palmöl, Palmkernöl und Cocosnussöl im Verkehr zwischen Berlin (Anhalter und Dresdener Bahnhof) einer- und Stationen des Eisenbahn - Directionsbezirks Frankfurt a/M., der Main-Neckar-, Hessischen Ludwigs-, Pfälzischen, Elsass-Lothringischen, Badischen und Württembergischen Bahn andererseits, ferner für Steine, Roheisen und frisches Obst im Verkehr zwischen Hanau Eisenbahn-Directionsbezirk Frankfurt a/M. und Romanshorn und Rorschach, sowie für Sprit und Spiritus von und nach der Station Dornach eingeführt.

Näheres ist in den Güter-Expeditionen der Verbandsstationen zu erfahren, woselbst auch der Nachtrag für 0,05 ℳ käuflich zu haben ist.

Erfurt, den 19. Februar 1884. (616)
Königliche Eisenbahn - Direction als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 1. März d. J. tritt ein Nachtrag III zum diesseitigen **Local-Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren** vom 1. December 1880 in Kraft. Derselbe enthält die in der General-Conferenz der Deutschen Eisenbahnen vom 7. December 1883 beschlossenen Abänderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebs-Reglement und der allgemeinen Tarif - Vorschriften.

Poln. Wartenberg, den 25. Februar 1884.
Direction. (617)

Grossherz. Badische Staatseisenbahnen. Die am 1. März l. J. in Kraft tretenden Frachtsätze im Mannheim - Bayerischen Gütertarife für den Verkehr zwischen Würzburg und Mannheim gelten vom gleichen Zeitpunkte ab auch für den internen Verkehr zwischen den genannten beiden Stationen der Badischen Bahn. Im Verkehr mit Würzburg transit ermässigen sich dieselben in Eilgut um 0,20, in Frachtgut und A¹ um 0,10 und in den übrigen Classen um 0,06 ℳ pro 100 kg. Die Frachtsätze für Mannheim-Würzburg loco finden auch für Mannheim Neckarvorstadt - Würzburg Badische Bahn Anwendung.

Karlsruhe, den 28. Februar 1884. (618)
General-Direction.

Grossherz. Badische Staatseisenbahnen. Zum internen Gütertarife vom 1. November 1881 wird ein Ergänzungsblatt ausgegeben, Entfernungen und Frachtsätze für die Station Hausen-Raitbach, welche am 1. März für den allgemeinen Güterverkehr eröffnet wird, enthaltend.

Dasselbe kann unentgeltlich bei unseren Stationen bezogen werden.

Karlsruhe, den 28. Februar 1884. (619)
Generaldirection.

Grossherz. Badische Staatseisenbahnen. Für Rohholztransporte, welche durch die an den diesseitigen Bahnen belegenen Sägewerke im i n t e r n e n Badischen Verkehre bezogen werden, und welchen eine entsprechende Ausfuhr geschnittener, beschlagener oder geflitschter Hölzer nach Frankreich gegenübersteht, wird, sofern bei Ausfuhr letzterer der directe Ausnahmetarif des Süddeutsch-Französischen Güterverkehres vom 15. Februar 1883 (Abth. a) zur Anwendung gelangt, vom 1. März l. J. ab eine Frachtermässigung gewährt.

Näheres bei unseren Güterexpeditionen.

Karlsruhe, den 28. Februar 1884. (620)
Generaldirection.

Die Herausgabe der in unserer Bekanntmachung vom 16. Januar cr. näher bezeichneten Tarife für den **Güter- und Vieh- etc. Verkehr** zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover etc. einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt und der Thüringischen Privatbahnen andererseits, erfolgt nicht zum 1. März, sondern zum 1. A p r i l 1884.

Hannover, den 26. Februar 1884. (621)
Königl. Eisenbahndirection,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Hessische Ludwigsbahn. Am 1. März c. erscheint zu unserem **Localtarif** für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren der IV. Nachtrag. Derselbe ist von unserem Tarifbureau zum Preise von 5 ₰ zu erhalten.
Mainz, den 23. Februar 1884 (622)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Specialdirection.

Weichsel - Eisenbahnverband. Mit dem 27./15. Februar cr. tritt ein neuer Special-Exporttarif in Kraft, welcher ermässigte Getreidefrachtsätze von Stationen der Charkow-Nikolajewbahn nach Danzig und Neufahrwasser enthält.
Tarifexemplare sind bei den Verbandstationen und der unterzeichneten Verwaltung zu haben.
Danzig, den 27. Februar 1884. (623 J)
Die Direction der Marienburg - Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der Verbandverwaltungen.

Preussisch - Oberschlesischer Verband. Vom 13. April cr. ab treten in dem Ausnahmetarif 9 des rubricirten Verbandes für Flachs (gebrecht) und Hanf bei Aufgabe von je 10 000 kg pro Wagen für den Verkehr von Insterburg, Gumbinnen, Braunsberg, Königsberg und Elbing einerseits und Waldenburg i/Schles., Friedland i/Schles. und Fellhammer andererseits, sowie von Insterburg und Gumbinnen einerseits und Breslau andererseits um 0,09 bis 0,30 ℳ pro 100 kg erhöhte Frachtsätze in Kraft.
Die erhöhten Frachtsätze sind auf den Verbandstationen zu erfahren.
Bromberg, den 26. Februar 1884.
Königliche Eisenbahn - Direction, als geschäftsführende Verwaltung. (624J)

---

1. Die Frachtsätze für die **Beförderung von Getreide etc.** von Ungeni trans., Station der Russischen Südwestbahnen, nach Königsberg, Pillau und Memel (Specialexporttarif II vom 13./1. August 1883) ermässigen sich von sogleich bei Königsberg auf 96,69 Rbl. + 39,73 ℳ, bei Pillau auf 96,69 Rbl. + 47,22 ℳ und bei Memel auf 96,69 ℳ + 53,92 ℳ pro Wagen mit 10 000 kg.
2. Zu Heft V des Tarifs vom 13./1. Mai 1880 ist mit Giltigkeit vom 16./4. Februar cr. der Nachtrag 7 erschienen, welcher gegen früher theilweise ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der Fastow Bahn nach Königsberg, Pillau und Memel enthält.
Exemplare qu. Nachtrages sind auf den genannten Deutschen Verbandstationen zum Stückpreise von 10 ₰ käuflich zu haben.
Bromberg, den 24. Februar 1884. (625 J)
Königliche Eisenbahndirection.

Am 1. April cr. wird die auf Seite XIII sub No. 6 unseres **Localgütertarifs** vom 1. April pr. enthaltene Bestimmung über die bei Um- resp. Weiterkartirungen von Gütern nach Stationen der Sächsischen Staatsbahnen eintretenden Frachtermässigungen aufgehoben; es kommen also von diesem Tage ab für in Dresden Friedrichstadt umzukartirende Güter die ungekürzten Taxen unseres Localtarifs zur Erhebung.
Berlin, den 27. Februar 1884. (626)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Vom 1. März cr. ab gelten die Bestimmungen sub No. 1 und 2 des mit Giltigkeit von demselben Tage ausgegebenen Nachtrags III zum diesseitigen **Localtarif** für die **Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren** auch in allen directen und Verbandtarifen mit Deutschen Bahnen, an denen Stationen unseres Bezirks betheiligt sind. Die in Rede stehenden Bestimmungen betreffen eine anderweite Fassung der Zusatzbestimmung No. 1 alin. 3 zu § 35 des Betriebsreglements, eine neue Zusatzbestimmung zu § 43 des Betriebsreglements und Aenderung der Tarifvorschriften für nicht auf eigenen Rädern laufende Fahrzeuge.
Auskunft ertheilen alle diesseitigen Stationen und das Auskunftsbureau Stadtbahnhof Alexanderplatz hierselbst.
Berlin, den 29. Februar 1884. (627)
Königliche Eisenbahndirection.

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Zum diesseitigen Localtarif vom 15. März 1880 für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren ist mit Giltigkeit vom 1. März 1884 der Nachtrag 9 herausgegeben, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Betriebsreglements nebst Zusatzbestimmungen, sowie Aenderungen der Tarifvorschriften für nicht auf eigenen Rädern laufende Fahrzeuge enthält. Der qu. Nachtrag ist bei allen Stationen zu haben.
Berlin und Hamburg, den 1. März 1884.
Direction. (628)

Im **Südwestrussisch-Norddeutschen Verbande** werden mit sofortiger Giltigkeit die im Nachtrage I zum Tarif vom 2. Mai 1882 n. St. enthaltenen Schnittfrachtsätze für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsamen, Mehl und Mühlenfabrikate im Verkehr mit Brandenburg und Magdeburg von 2,86 ℳ auf 2,83 ℳ resp. von 3,29 ℳ auf 3,26 ℳ ermässigt.
Bromberg, den 27. Februar 1884. (629 J)
Königliche Eisenbahndirection,
als geschäftsführende Verwaltung.

Hessische Ludwigsbahn. Zum **Bayerisch-Hessischen Gütertarif** tritt am 1. März l. Js. der 4. Nachtrag und zu dem bezüglichen Holz-Ausnahmetarif der I. Nachtrag in Kraft. Die Nachträge enthalten vorzugsweise neue Stationstarife für Gustavsburg, Mainz, Mainz-Gartenfeld und Mannheim-Neckarvorstadt, sowie Frachtsätze für eine Anzahl neu aufgenommener Bayerischer Stationen. Im Nachtrag 4 sind ferner Ausnahmetarife für Roheisen etc., Petroleum, Spiritus, Schwefel, genuthete Bretter enthalten.
An dem gleichen Termin kommt ferner ein neuer Tarif für den Bayerisch-Mannheim-Ludwigshafener Güterverkehr zur Einführung.
Mainz, den 28. Februar 1884. (630)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Special-Direction.

Am 1. März a. c. tritt der **X. Nachtrag zum I. Theil des Tarifs für die directe Beförderung von Gütern im Bergisch-Märkisch-Belgischen Verkehr via Bleyberg** in Kraft.
Dieser Nachtrag enthält unter Anderem eine Bestimmung über die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Ausnahmetarifirung für Langholz, Frachtsätze für die Stationen Clabecq und Virginal der Belgischen Staatsbahnen, sowie Taxen für die Beförderung von Roheisen im Verkehr zwischen den Stationen Eisern, Hain und Reinhold Forster der Eisern-Siegener Eisenbahn einerseits und Ougrée, Seraing und Quiévrain andererseits.
Der Nachtrag ist durch die Verbandsstationen, sowie durch das Central-Drucksachenmagazin hier zu beziehen.
Elberfeld, den 29. Februar 1884. (631)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. Js. ist zum Tarif für die **Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Localverkehr** diesseitiger Bahnen ein Nachtrag XII, im Localverkehr der Kreis Oldenburger Bahn ein Nachtrag V, im Schleswig-Holsteinischen Verbandverkehr ein Nachtrag XIV, im Berlin-Schleswig-Holsteinischen Verbandverkehr ein Nachtrag VIII, im Ostsee-Verbandverkehr ein Nachtrag VI, sowie zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Equipagen und anderen Fahrzeugen auf der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn ein Nachtrag III zur Einführung gekommen, enthaltend:
I. Aenderungen der allgemeinen Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement,
II. Aenderung der allgemeinen Tarifvorschriften.
Das Nähere ist bei den Güterexpeditionen einzusehen, auch werden Exemplare der Nachträge unentgeltlich durch unsere Betriebscontrole hier verabfolgt.
Altona, den 29. Februar 1884. (632)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Direction
der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Für Stärke aller Art, Stärke- und Kartoffelmehl etc. in Ladungen von mindestens 10 000 kg pro Wagen von Wittenberge nach Hamburg zum Export tritt am 1. März cr. der Ausnahmefrachtsatz von 0,65 ℳ pro 100 kg in Kraft.
Berlin und Hamburg, 29. Februar 1884.
Direction. (633)

Güstrow-Plauer Eisenbahn. Zum diesseitigen, vom 5. December 1882 ab in Kraft getretenen Local-Gütertarif ist der Nachtrag 2, welcher Aenderung und Ergänzung des Tarifs für die Nebengebühren (II C) enthält und vom März ab in Gültigkeit tritt, erschienen.
Derselbe ist bei unsern Expeditionen käuflich zu beziehen.
Güstrow, den 26. Februar 1884. (634RM)
Der Vorstand der Güstrow-Plauer Eisenbahngesellschaft.
K. Beyer.

Zu dem im **Local-Gütertarif** Theil II vom 1. April 1883 enthaltenen „Tarif für die Nebengebühren im Güterverkehr" werden folgende, am 1. April d. J. in Gültigkeit tretende Abänderungen hierdurch öffentlich bekannt gemacht.
Die Gebühr für Prüfung und Abstempelung der Frachtbrief-Formulare (unter II C I No. 1) wird von 30 auf 20 ₰ und der Verkaufspreis der Formulare für 100 Stück (unter II C I No. 3 b) von 80 auf 70 ₰ herabgesetzt.
Elberfeld, den 28. Februar 1884. (635)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Belgisch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband. Am 20. März dieses Jahres tritt zum Tarifheft II des Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbands-Verkehres vom 1. October 1881 der Nachtrag VI in Wirksamkeit. Derselbe enthält Bestimmung über die Beförderung von Schnellzugsgut, Ausnahmefrachtsätze für Rinden, Kartoffeln und Berichtigungen. Preis 0,15 ℳ
Köln, den 20. März 1884. (636)
Namens der Verbands-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische).

Saarbrücken-Hessischer Güter- und Kohlen-Verkehr. Am 15. April cr. erscheint zum Saarbrücker-Hessischen Gütertarife vom 1. November 1882, sowie zum Saarkohlentarif No. 3 vom 1. October 1881 je ein II. Nachtrag, enthaltend erhöhte Frachtsätze für die Station Gustavsburg. Der Nachtrag zum Gütertarif enthält auch erhöhte Frachtsätze für Malstatt transit (Saarcanal), welche aber erst zum 1. Mai cr. in Gültigkeit treten.
Beide Nachträge werden beim Erscheinen den Interessenten gratis verabfolgt. Vorläufig ertheilt unser Tarifbüreau über die eintretenden Aenderungen Auskunft.
Köln, den 1. März 1884. (637)
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische).

Mitteldeutscher Eisenbahn - Verband. Durch den am 10. März cr. in Kraft tretenden Nachtrag XXVI zu Tarifheft 5 werden, ausser den bereits in unserer Bekanntmachung vom 19. d. M. bezeichneten Ausnahmetarifen, auch solche für den Transport von Braunkohlen, Braunkohlenbriquets etc. im Verkehr zwischen diesseitigen und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a/M., sowie der Oberhessischen Eisenbahnen einer- und den Stationen Basel, Mülhausen i/Els., Waldshut, Schaffhausen und Singen andererseits, ferner für feuchte Holzzeugmasse zwischen Wangen i/A. und Arnstadt eingeführt.

Erfurt, den 26. Februar 1884. (638)
Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung.

Mit sofortiger Gültigkeit treten im **Ost-Westdeutschen Verbande** für den Verkehr zwischen Station Bernstadt der Rechte-Oder-Uferbahn einerseits und den Stationen der Directionsbezirke Magdeburg, Hannover, Köln (rechtsrh. und linksrh.), Elberfeld und Frankfurt a/M., sowie der Braunschweigischen, Halberstadt-Blankenburger, Dortmund - Gronau - Enscheder, Aachen-Jülicher und den auf Deutschem Gebiete belegenen Stationen der Niederländischen Staatsbahn andererseits directe Frachtsätze für alle Tarifclassen in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft ertheilen.

Hannover, den 27. Februar 1884. (639)
Königliche Eisenbahndirection, Namens der betheiligten Verwaltungen.

Für **Sprit- und Spiritustransporte** in Wagenladungen von 5 000 resp. 10 000 kg, welche als zum Export bestimmt, zollamtlich zu behandeln sind, im Verkehr von den Stationen Buir, Uerdingen, Viersen und Willich des Eisenbahn - Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) nach Station Friedrichshafen trans. der Württembergischen Staatseisenbahnen treten am 15. März d. J. ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 29. Februar 1884. (640)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische).

In dem vom 1. März cr. giltigen Nachtrage III zum **Ausnahmetarif für Steinkohlen und Kokes** von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach Stationen des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin etc. vom 1. Januar 1883 ist auf Seite 6—9 ein Versehen beim Druck durch Verwechselung der Sätze von Jannowitz und Jessnitz eingetreten. Es ist daher überall statt „Jannowitz“ „Jessnitz“ und umgekehrt zu setzen.

Breslau, den 1. März 1884. (641)
Königliche Eisenbahndirection, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

K. K. pr. Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau). Für die **Beförderung mineralischer Kohlen, Coaks und Briquets** ab Stationen der Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau) nach Deggendorf-Donaulände tritt, unter Aufhebung des bezüglichen Uebernahmetarifs vom 25. Februar 1883, am 15. März 1884 ein neuer Ausnahmetarif mit ermässigten Frachtsätzen in Kraft.

Exemplare desselben erliegen in den Verbandstationen und im commerziellen Bureau der unterfertigten Verwaltung.

Prag, den 29. Februar 1884. (642)
Die Direction der K. K. pr. Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau).

K. K. priv. Böhm. Nordbahn. Für den Transport von Baumwolle in 5 000 kg Ladungen von Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz bezw. Laube nach Schluckenau, tritt vom 14. Tage nach erfolgter Verlautbarung, mit widerruflicher Giltigkeit bis ultimo 1884, der Frachtsatz von 34 ₰ pro 100 kg inclus. der Schleppbahn im Reclamationswege u. z. gegen Vorlage der Aufgabsrecepisse in Kraft.

Die Einreichung derselben muss spätestens bis ultimo Februar 1885 erfolgen.

Prag, den 26. Februar 1884. (643)
Die Generaldirection.

V. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. März cr. tritt der in unserem **Localtarif** für die Beförderung von Personen und Reisegepäck vom 1. August 1883 enthaltenen Zusatzbestimmung No 4 zu § 10 des Betriebs-Reglements folgende Bestimmung hinzu:

> „Die einzelnen Coupons der Rundreisebillets werden in dieser Beziehung den gewöhnlichen Tourbillets gleichgeachtet, so dass ausser den im Billet etwa bezeichneten Aufenthaltstationen noch eine einmalige Fahrtunterbrechung auf jeder Couponstrecke zugelassen ist. In wieweit Fahrtunterbrechungen bei Benutzung anderweiter Billets gestattet sind, bestimmen die besonderen Vorschriften der einzelnen Eisenbahnen“.

Lübeck, den 26. Februar 1884. (644 H&V)
Der Verwaltungsrath der Eutin Lübecker Eisenbahngesellschaft.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Mit 10. März l. J. tritt ein neuer Tarif für den directen **Personen- und Gepäcksverkehr** zwischen Reichenberg und Hamburg via Berlin-Wittenberge in Kraft.

Exemplare liegen sowohl in qu. Station, wie bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit.

Wien, am 25. Februar 1884. (645)
Die Direction.

Zu unserm **Personen- und Gepäcktarif** ist mit Gültigkeit vom 1. März cr. ein Nachtrag V erschienen, enthaltend Aenderung des Vorworts, sowie Aenderung resp. Ergänzung der Zusatzbestimmung zu § 10 des Betriebsreglements. Der Nachtrag kann von unsern sämmtlichen Stationen bezogen werden. (646)

Neumünster, den 28. Februar 1884.
Die Direction der Westholsteinischen Eisenbahn-Gesellschaft.

VI. Submissionen.

Eisenbahn - Directionsbezirk Elberfeld. Die in den diesseitigen Werkstätten zu Witten, Elberfeld, Langenberg, Arnsberg und Siegen in dem Zeitraum vom 1. April 1884 bis ult. März 1885 sich ergebenden Materialienabfälle, sowie die Nebenproducte der Wittener Steinkohlen-Gasanstalt als Eisendrehspähne, Eisengussschrott, Schmiedeeisenschrott, Radreifen, alte Radgestelle, Kupfer-, Messing- und Stahlschrott, Abfälle von Zink, Leder, Gummi, Plüsch, Wagentuch, Hammerschlag, Schweissofenschlacken, Oelrückstände, sowie Gaskokes, Gastheer, Ammoniakwasser u. a. m. sollen im Wege der Licitation verkauft werden.

Offerten hierauf sind verschlossen, frankirt und mit der Aufschrift, Offerte auf Ankauf alter Materialien etc. versehen bis Montag den 17. März 1884 an unser maschinentechnisches Büreau hier einzureichen, woselbst deren Eröffnung Vormittags 11 Uhr in Gegenwart der erschienenen Interessenten erfolgen wird.

Die Verkaufs-Bedingungen nebst Massen-Verzeichniss sind bei dem Kanzlei-Vorsteher Peltz hierselbst einzusehen, können auch gegen Zahlung von 25 ₰ pro Exemplar von dem Genannten bezogen werden.

Elberfeld, den 28. Februar 1884. (647)
Königliche Eisenbahn-Direction.

VII. Submissions-Resultate.

Maschinentechnisches Bureau der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. Breslau, den 25. Februar 1884.

Offerte pro Wagen mit Bremse M.	Offerte pro Wagen ohne Bremse M.	Submittent: Name und Domicil	Lieferzeit	Lieferort	Bemerkungen.
A. 20 Personenwagen III. Classe, 10 mit, 10 ohne Bremse, zweiachsig.					
9 250	8 600	van der Zypen & Charlier in Deutz	8 Monate nach Zuschlag	Deutz	Die Preise erhöhen sich bei Anwendung der Luftdruckbremse System Carpenter: a) bei Bremswagen um 75 M., b) bei Leitungswagen um 35 M.
9 220	8 550	Gebrüder Gastell in Mainz	8 Monate nach Zuschlag	Mombach	a) bei Bremswagen um 70 M., b) bei Leitungswagen um 40 M.
9 190	8 430	Fried. Deicke in Wittenberge	8½ Monate nach Zuschlag	Wittenberge	a) bei Bremswagen um 73 M., b) bei Leitungswagen um 32 M.
9 170	8 510	L. Steinfurt in Königsberg	11 Monate nach Zuschlag	Königsberg	a) bei Bremswagen um 78 M., b) bei Leitungswagen um 36 M.
9 100	8 520	Actiengesellschaft für Fabrikation von Eisenbahnmaterial in Görlitz	8 Monate nach Zuschlag	Görlitz	a) bei Bremswagen um 70 M. b) bei Leitungswagen um 30 M.
9 260	8 550	Waggonfabrik Gebrüder Hofmann & Co. Actiengesellschaft in Breslau	9 Monate nach Zuschlag	Oberschlesischer Bahnhof Breslau	a) bei Bremswagen um 76 M., b) bei Leitungswagen um 35 M.
9 250	8 540	Breslauer Actiengesellschaft für Eisenbahn-Wagenbau in Breslau	8 Monate nach Zuschlag	do.	a) bei Bremswagen um 70 M., b) bei Leitungswagen um 30 M.
B. 229 bedeckte Normal-Güterwagen, 45 mit, 184 ohne Bremse, zweiachsig.					
2 990	—	Saxonia, Eisenwerke und Eisenbahn-Bedarfsfabrik in Radeberg	6 Monate nach Zuschlag	Radeberg	
2 960	2 360	de Dietrich & Co. in Reichshoffen	5 Monate nach Zuschlag	Reichshoffen	
2 980	2 290	L. Steinfurt in Königsberg i/Pr.	3½ Monate nach Zuschlag 40 Stück monatlich	Königsberg	
2 940	—	Actiengesellschaft für Fabrikation von Eisenbahnmaterial in Görlitz	4 Monate nach Zuschlag 50 Stück monatlich	Görlitz	
3 030	2 430	Waggonfabrik Gebrüder Hofmann & Co. Actiengesellschaft in Breslau	3½ Monate nach Zuschlag 50 Stück monatlich	Oberschlesischer Bahnhof Breslau	
3 035	2 435	Stanislaus Lentner & Co. in Breslau	4½ Monate nach Zuschlag 10 Stück wöchentlich	do.	
3 000	2 290	Breslauer Actiengesellschaft für Eisenbahn-Wagenbau in Breslau	3½ Monate nach Zuschlag 15 Stück wöchentlich	do.	(648)
C. 229 offene Normal-Güterwagen, 45 mit, 184 ohne Bremse, zweiachsig.					
2 205	—	Saxonia, Eisenwerke und Eisenbahn-Bedarfsfabrik in Radeberg	6 Monate nach Zuschlag	Radeberg	
2 230	1 725	de Dietrich & Co. in Reichshoffen	5 Monate nach Zuschlag 40 Stück monatlich	Reichshoffen	
—	1 740	van der Zypen & Charlier in Deutz	6 Monate nach Zuschlag	Deutz	
2 220	1 710	L. Steinfurt in Königsberg	3½ Monate nach Zuschlag 40 Stück monatlich	Königsberg	
2 250	1 740	Actiengesellschaft für Fabrikation von Eisenbahnmaterial in Görlitz	4 Monate nach Zuschlag 50 Stück monatlich	Görlitz	
2 210	1 675	Waggonfabrik Gebrüder Hofmann & Co. Actiengesellschaft in Breslau	3½ Monate nach Zuschlag 50 Stück monatlich	Oberschlesischer Bahnhof Breslau	
2 215	1 675	Stanislaus Lentner & Co. in Breslau	3½ Monate nach Zuschlag 20 Stück wöchentlich	do.	
2 160	1 725	Breslauer Actiengesellschaft für Eisenbahn-Wagenbau in Breslau	3½ Monate nach Zuschlag 15 Stück monatlich	do.	

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. iur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 20. **Zeitung des Vereins** 1884.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 8. März 1884.

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

III.

Es ist bekannt, dass während der Winter 1881—82 und 1882—83 bedeutende Ueberschwemmungen im Ohio- und Mississippi-Thale stattfanden — die besonders grossen Ueberschwemmungen des vorigen Winters werden aber, wie es den Anschein hat, durch die diesjährigen überboten — aus dem Westen laufen traurige Berichte ein und da heute (am 13. Februar 1884) wieder überall Regenwetter und milde Witterung herrscht, muss die Noth eine entsetzliche werden. Louisville kann man nur noch von einer Seite per Bahn erreichen, schon vorgestern stand das Wasser 18 Zoll hoch auf den Schienen der meisten dortigen Gleise; 24 Zoll hoch darf es stehen, mehr aber leisten die Maschinen nicht, die Feuer würden verlöschen. Cincinnati, Pittsburg stehen unter Wasser.

Seit vielen Tagen giebt es hier an der Seeküste nichts als Nebel, Regen, Schnee, Regen, Nebel — nach Westen zu herrscht den Berichten zufolge dasselbe Wetter, und die entwaldeten Gebirge senden das Regen- und Schneewasser nur zu schnell in die Thäler hinab.

Man baute Eisenbahnen in jene holzreichen Gegenden und musste den Wald natürlich seiner besten Stämme berauben, um Schwellen zu erlangen; wo Bahnen sind, giebt es Telegraphen und in Telegraphenstangen leisten die Amerikaner Erstaunliches. Wie Orgelpfeifen stehen z. B. hier an der Pennsylvania-Bahn die Telegraphenstangen nebeneinander. Die älteste Company hat die niedrigsten Stangen — die zweite Company darf natürlich die erste nicht stören, muss aber des beschränkten Raumes halber ihre Stangen dicht neben die alten setzen — es bleibt ihr nur übrig, ihre Drähte höher zu führen, als Company I, die Stangen sind daher gegen 6—8 Fuss länger. Nun kommt Company III und errichtet wahre Mastbäume, etwa 42 auf eine Englische Meile, wie ich zwischen Iselin und Menlo-Park abgezählt habe; das giebt für eine Company etwa 200 pro Deutsche Meile oder für drei 600 Stück schöne Bäume! Die Isolatoren sind auf Querhölzern befestigt, nicht, wie in Deutschland und Frankreich, direct auf die Stange gesetzt; daher muss eine Stange die andere überragen.

Doch solche Devastationen vertragen die hiesigen Waldungen immerhin — nun kommen aber die „Unternehmer", kaufen für ein Butterbrod Hunderte von Quadratmeilen Waldes, errichten Sägemühlen, miethen „weisse Sclaven" zu Hungerlöhnen, ja diesen Winter häufig sogar nur gegen Kost und Wohnung, wie ein hiesiges Deutsches Blatt meldete, und beginnen den Wald zu zersägen; die neue Bahn, statt ein Segen des Landes zu sein, wird sein Fluch: Die Bretter sendet man bis nach Europa, der Humus trocknet aus, der kahle, steinige Boden tritt im Laufe weniger Jahre hervor, und Ueberschwemmungen sind die unausbleibliche Folge.

Mit den habgierigen Unternehmern wetteifern die Bahnen selbst, die Waldungen zu zerstören. Die Gräser werden hier sehr lang und schnell reif; die Locomotiven haben meist offene Aschenkästen und selten Funkenfänger, Lastzugsmaschinen ausgenommen. Des Nachts vermeint man, einen Hochofen oder Bessemer-Converter zu sehen, und doch ist es nur eine mit hoher Dampfspannung dahin eilende Locomotive; man schätzt den Verlust an unverbrannten Kohlen, welche durch den Rauchfang emporgeschleudert werden, auf 12 pCt. — nun denke man sich die Wirkung solch glühender Anthracitmassen, welche durch die so häufigen Stürme seitwärts in das dürre Prairiegras getrieben werden: Das Auge gewahrt in der trockenen Jahreszeit, wohin es auch blickt, Brände — selbst die Schwellen brennen, sobald die Luft trocken genug ist, da sie nicht gedeckt sind. Nächst der früher schon erwähnten Reparaturwerkstätte zwischen Newark und Jersey-City giebt es ungeheure Sümpfe mit langen Schilfgräsern. — Diese brennen im August und auch im Frühjahre lustig ab, ehe die neuen Schosse kommen. Voriges Jahr sah ich eines Tages früh auf der Fahrt nach Menlo-Park das Feuer in bedenklicher Nähe einiger Eisenbahnwaggons, welche auf einem Seitengeleise standen; als ich Abends zurückkehrte, konnte ich die Trümmer dieser Wagen noch brennen sehen. In die Gärten von mehrere hundert Schritte seitwärts der Bahn liegenden Häuser hinein brennt es, und fast jede Telegraphenstange trägt unten ehrenvolle Brandwunden — nicht etwa absichtlich hervorgerufen, um sie vor Fäulniss zu schützen, welche Art von „Conservirung" man längst aufgegeben hat.

Jedes Jahr sah ich dicht hier bei Menlo-Park, nach Metuchen zu, den Wald brennen — das Feuer entstand durch Funkenflug; das ganze Unterholz des hübschen Wäldchens bei Rakwey, Linden, Elizabeth ist niedergebrannt — die während des Sommers nachwachsenden Schösslinge fallen den Bränden im Herbste zum Opfer, kein Mensch rührt auch nur ein Glied, das

Feuer zu löschen; liess man ja die besagten Lastwagen lieber verbrennen, als dass man sie hervorgeholt hätte.

Bewundert man die Thatkraft der Amerikaner, so wird es schwer, für solche unleugbar wahrhaft fatalistische Indolenz eine genügende Erklärung zu finden; Mangel an billigen Arbeitskräften herrscht nicht. Zwischen Linden und South-Elizabeth steht eine nette Villa; ich sah die Flammen im Garten vom Zuge aus bis dicht an die Schwellen der Thüre lecken, der Gartenzaun war theilweise verbrannt; das Haus war bewohnt, doch kein Mensch rührte sich, die Flammen mit ein paar Krügen Wassers oder durch Hiebe mit belaubten Baumzweigen zu löschen. Das Haus blieb stehen, die Umgebung trug aber schwarze Schandflecken.

Das sind Dinge, welche ich mit meinen eigenen Augen gesehen habe — den Schlüssel dazu glaube ich auch zu besitzen.

In grossen Wäldern greift das Feuer, oft von Orkanen angefacht, schnell um sich und zuweilen brennen viele Hunderte von Quadratmeilen schönsten Waldes in wenig Tagen nieder.

Bereits ist eine gewaltige Agitation gegen solch ruchlose Waldverwüstung im Gange; die ungeheuren Ueberschwemmungen öffnen den Leuten die Augen.

Doch will ich Amerika nicht Unrecht thun, wir haben in Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Frankreich, Polen ganz dieselben traurigen Folgen von Raubwirthschaft. Welch prächtige Eichenwaldungen gab es doch an der Pragerhof-Ofener Bahn bei Czakathurn, Kraljewetz etc.; diese Wälder waren bereits 1873, als ich zum letzten Male auf jener Strecke reiste, niedergehauen und nur Baumstummelwüsten legten Zeugniss ab von menschlichem Unverstande und Geize. Die schönen Eichen wurden in Eisenbahnschwellen und Fassdauben verwandelt und über Triest und Fiume nach Frankreich und Egypten exportirt. Das Gleiche fand bereits vor 25 Jahren in der Marmaros statt, die Folge davon war der Untergang Szegedins. Am Rheine, an der Rhone wirthschaftete man ähnlich.

Ich möchte nicht streng nachforschen, ich würde, denke ich, viele jener „Unternehmer", welche Europas Wälder verwüstet haben, hier „am Werke" finden; treiben ja eine Anzahl Europäischer Firmen, welche vor Jahren den armen Bauern und Kleingrundbesitzern in Ungarn durch ihre Agenten den Weizen spottbillig abkauften, weil sie die Märkte durch Manöver zu beherrschen verstanden, dasselbe Wesen, resp. Unwesen in den grossen, neuen Weizengegenden von Amerika.

Der Farmer macht hier, allen Berichten zur Folge, durchaus nicht die guten Geschäfte, wie man erwarten sollte, denn wenn man bedenkt, dass ihm auf Heimstätteland nach 5 Jahren 160 Acker besten Bodens für etwa 14 Dollar Einschreibgebühren zu Eigen gehören, muss man sich wirklich wundern, so viele Klagen zu lesen. Die schlauen Agenten der Getreidespeculanten wissen die armen Farmer schon zu zwingen, dass sie die Ernte für ein Geringes überlassen. Die Speculation bringt es dann, wenn die Ernte aufgekauft ist, fertig, die Preise in den Centren der Getreidegegenden des Westens bedeutend höher zu treiben, als in Newyork, und hier höher, als in Liverpool.

Das sind höchst ungesunde Verhältnisse, doch keine Amerikanischen Erfindungen. Besonders im gesegneten Jahre 1867 habe ich in Ungarn Aehnliches erlebt, und das Ende? In Gyoma z. B. platzten während der Herbstregen Tausende der im Freien lagernden Säcke und die Hühner der Stationsbeamten konnten sich prachtvoll mästen.

Antrag der Oesterreichischen Enquête auf Einführung einer Declaration des Interesses an der Lieferung.

Der Antrag der Tarifenquête, welcher sich vollständig an die Bestimmungen des Art. 38 des Berner Entwurfes anlehnt, hat offenbar zum Zwecke, die in Oesterreich-Ungarn bestehenden Bestimmungen über die Haftpflicht der Eisenbahnen auf eine ganz veränderte Grundlage zu überführen und das hier bestehende Eisenbahnfrachtrecht in seinen Grundprincipien in einer Weise zu modificiren, durch welche den Eisenbahnverwaltungen weitgehende Erschwernisse bereitet und pecuniäre Opfer auferlegt werden sollen, deren Tragweite kaum zu übersehen ist. Für die Eisenbahnverwaltungen besteht gar kein Motiv, zu einer solchen Verschiebung der bestehenden Grundprincipien für die Haftpflicht die Hand zu bieten, da denselben für die damit verbundenen unabsehbaren Opfer keinerlei Vortheile geboten werden, welche diese Opfer aufzuwiegen vermöchten; im Gegentheil müssen die Bahnverwaltungen gegen eine solche Veränderung der Rechtsgrundlagen, welche die Schädigung ihrer Interessen im Gefolge haben müssten, entschieden Stellung nehmen. Wenn die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen dem in der Denkschrift des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zum Berner Entwurfe niedergelegten Alternativbeschlusse der Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen d. d. Salzburg 28./29. Juli 1879 auf eventuell bedingungsweise, resp. eingeschränkte Annahme der diesbezüglichen Bestimmungen des Berner Entwurfes (Art. 38) zustimmen, so geschah dies nur im Hinblicke auf die Eventualität, dass nur auf diese Weise die grossen Vortheile, welche dem Eisenbahnverkehr aus der Schaffung einer Einheit für ein grösseres Geltungsgebiet erwachsen, erreichbar sein sollten. Dieser Anschauung ist auch in der erwähnten Denkschrift ausdrücklich Rechnung getragen und hierbei hervorgehoben worden, dass die Aufnahme dieser Bestimmung als ein Compromiss zwischen beiden Gesetzgebungen (dem Code civil und dem Deutschen Handelsrechte) anzusehen sei, woraus wohl die weitere Folgerung resultirt, dass diese Modification der bestehenden Frachtrechte sich auch nur auf jene Transporte erstrecken soll, welche die Gebiete der beiden differirenden Gesetzgebungen berühren. Wird also die von der genannten Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen beantragte modificirte Bestimmung des Art. 38 des Berner Entwurfes in den internationalen Vertrag über den Eisenbahnfrachtenverkehr aufgenommen, so würden zwar auch aus dieser Bestimmung sehr erhebliche finanzielle Opfer für die Bahnverwaltungen erwachsen, allein dieselben würden sich doch nur auf einen verhältnissmässig geringen Theil der Gesammt Transportgüter erstrecken und würden durch die Vortheile, welche die Ausdehnung directer Verkehre auf weite Gebiete mit sich bringt, theilweise aufgewogen. Anders ist dies im internen Oesterreichisch-Ungarischen Verkehre und im Verkehre mit den Deutschen Bahnen, wo directe Verkehre auf bereits geschaffener Rechtsbasis bestehen. Es ist jedoch auch weiter in Betracht zu ziehen, dass die allgemeine Zulassung der Declaration des Interesses an der Lieferung mit Rücksicht auf die hieraus, insbesondere bei vorkommenden Eisenbahn-Unfällen resultirenden hohen Entschädigungsleistungen nur unter entsprechender Bildung eines Assecuranzverbandes und bei Anrechnung entsprechend hoher Prämien möglich wäre, wenn nicht kleinere Bahnverwaltungen unter den Folgen solcher Ereignisse so schwere Verluste erleiden sollen, dass ihre Ertragsfähigkeit unter Umständen momentan gefährdet wird, und es ist die Frage, ob bei allgemeiner Einführung der beantragten Bestimmung und allseitiger Benutzung derselben selbst auch hoch bemessene Prämien ausreichen würden, die Verluste der Bahngesellschaften auch nur annähernd zu decken, im welchen Falle die Bildung eines Assecuranzverbandes kaum mehr denkbar ist, und wenn dieser zu Stande käme, die Bahnen für die Interessen des Handels eine Last auf sich nehmen müssten, die bei ertragsfähigen Bahnen die Erträgnisse und indirect ihre Steuerfähigkeit schmälern, bei subventionirten Bahnen aber den Steuerträger im Allgemeinen direct treffen würde. Es ist schliesslich auch nicht ausser Acht zu lassen, dass die allgemeine Zulassung der Declaration des Interesses an der Lieferung unter Umständen von Speculanten zum Nachtheile der Eisenbahnen ausgebeutet werden könnte, wie dies thatsächlich heute schon in Zeiten aussergewöhnlichen Verkehrs rüchsichtlich der Versicherung der Lieferzeit in einzelnen Fällen vorgekommen ist.

XXXI. Nachweisung über den Betrieb der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten im Verwaltungsjahre 1882.

Bayerische Staatsbahnen.

(Schluss.)

Die finanziellen Ergebnisse des Eisenbahnbetriebes sind folgende*): Aus dem Personen- und Gepäckverkehr 25 208 491,12 *M.* in 1882, 23 885 758 *M.* in 1881; aus dem Güterverkehre 56 225 726,95 *M.* in 1882 und 51 272 848,80 *M.* in 1881; Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter 2 247 713,71 *M.* in 1882 und 1 967,617 *M.* in 1881; Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln 5 116,64 *M.* in 1882 und 3 613,21 *M.* in 1881; Erlöse aus Veräusserung von Mobilien 1 448 256,12 *M.* in 1882 und 1 836 299 *M.* in 1881; verschiedene sonstige Einnahmen 927 531,07 *M.* in 1882 und 917 452,14 *M.* in 1881; Summa der Betriebs-Einnahmen 86 062 835,61 *M.* in 1882 und 79 883 588,15 *M.* in 1881.

Der Abschluss ist folgender: Die Einnahmen betragen 86 062 835,61 *M.* (+ 6 179 247,46 *M.*); die Ausgaben 44 809 059,49 *M.* (— 152 044,17 *M.*); Einnahme-Ueberschuss 41 253 776,12 *M.* (+ 6 331 291,63 *M.*).

Nach der Uebersicht der finanziellen Ergebnisse beziffern sich die Einnahmen auf 86 062 835 *M.*, die Ausgaben auf 44 809 059 *M.*, daher Ueberschuss 41 253 776 *M.* = 47,93 pCt. der Einnahmen und 4,46 pCt. der im Jahresdurchschnitt berechneten Baukosten von 924 671 864 *M.*, somit = 9 580 *M.* auf 1 km der durchschnittlichen Eigenthumslänge von 4 306,33 km.

*) Wir bringen die nachstehenden Zahlen nochmals zum Abdruck, da die betreffende Stelle in voriger Nummer S. 259 sinnentstellende, leider erst nachträglich erkannte Druckfehler enthält, welche in der Bayer. Eisenbahn-Statistik S. 53 vorkommen, woselbst übersehen ist, statt der Rubriken „partial" und „total" die richtigen Rubriken „in 1882" resp. „in 1881" einzustellen Die Redaction.

Verwendung der Betriebsüberschüsse. Anlangend die Verwendung der Betriebsüberschüsse, ist zu berücksichtigen, dass nach den in Bayern bestehenden Bestimmungen die Pensionen der pragmatischen Beamten und deren Relikten aus allgemeinen Staatsfonds bestritten werden, während der Aufwand für Verzinsung und Amortisation der von Communen und Privaten gebauten Bahnen in der Form von Bahnpachtzinsen in der Eisenbahnbetriebsrechnung zu verausgaben ist. Es sind deshalb, um die von der Eisenbahnverwaltung abzuliefernde Summe zu erhalten, dem oben ausgewiesenen Ueberschusse zu 41 253 776,12 ℳ hinzuzurechnen die in der Uebersicht bei den Ausgaben vorgetragenen Pensionen und Sustentationen der pragmatischen Beamten mit 41 473 115 ℳ. Dagegen haben in Abgang zu kommen die Bahnpachtzinsen, welche zur Verzinsung und Amortisation der von Communen und Privaten gebauten Bahnen zu verwenden sind und zwar zur Verzinsung 1 249 694,86 ℳ, zur Amortisation 377 299,43 ℳ, sohin in Summa 1 626 994,29 ℳ, verbleibt 39 846 121,28 ℳ. Hierzu wurden verwendet zur Verzinsung und Verwaltung der Staatseisenbahnschuld 36 858 800 ℳ, zur Ablieferung an die allgemeinen Staatsfonds 2 987 321,28 ℳ, Summa 39 846 121,28 ℳ. Der Geldwerth der Ende 1882 vorhanden gewesenen Materialien bezifferte sich auf 8 666 712,83 ℳ. Das Mobiliar-Inventar — excl. des Fahrmaterials — repräsentirte am Schlusse des Jahres 1882 einen Geldwerth von 10 641 339 ℳ.

Der Versicherungsfonds der vormal. Bayerischen Ostbahnen von Mobiliarwerthen für Brand und sonstige Unglücksfälle weist ein Vermögen von 102 116 ℳ aus.

Die Bilance verzeichnet an Einnahme Bauconto: Das Baucapital betrug für die Staatsbahnen Ende des Vorjahres 885 946 876 ℳ und Ende des laufenden Jahres 1882 893 507 631 ℳ, es kommen demnach pro 1882 hier als Einnahme zur Verrechnung 7 560 755 ℳ; Betriebsconto: Die Einnahmen betragen nach der Eisenbahnbetriebsrechnung und zwar die Eisenbahngefälle 81 434 218 ℳ, die übrigen Einnahmen 6 580 121 ℳ, zusammen 88 014 339 ℳ, Summa 95 575 094 ℳ. Ausgabe Bauconto: Es kommen pro 1882 als Ausgabe in Rechnung zusammen 7 560 755 ℳ; Betriebsconto: Betriebsausgaben 48 168 218 ℳ, die Ausgaben für Verzinsung und Amortisation des Baucapitals und Verwaltung 85 027 018 ℳ. Der Rest wurde an die Königl. Centralstaatscasse abgeliefert mit 2 987 321 ℳ, Summa der Ausgabe 95 575 094 ℳ.

Unfälle sind vorgekommen durch Entgleisungen, Zusammenstösse 131 auf freier Bahn und 788 in Stationen, zusammen 919. Unterbrechungen des fahrbaren Zustandes der Bahn sind 18 entstanden und zwar 9 durch Erd- und Felsrutschungen, 3 durch Schneeverwehungen, 4 durch Ueberfluthungen, 2 durch Betriebsunterbrechungen in Folge von Verkehrs-Stockungen.

Von den Betriebs-Unfällen waren bedeutender: 18. Januar bei Winterschneidbach (Zugtrennung); 13. März vor der Station Bamberg Entgleisung des Courirzuges 4; am 4. Juli in Simbach Entgleisung des Postzuges 311; am 7. September in Iphofen Entgleisung eines Vieh-Extrazuges (getödtet wurden hierbei ein Locomotivführer und zwei Wagenwärtergehilfen); am 20. December in Haar Zusammenstoss des Courirzuges 298 mit dem Güterzug 759. Bei sämmtlichen Unfällen verunglückte Reisende: getödtet 1, verletzt 15; Bahnbedienstete: getödtet 25, verletzt 462; bei Nebenbeschäftigungen 247 verletzt; dritte Personen (Post-, Telegraphen-, Steuer-, Polizei-Bedienstete etc.): getödtet 14, verletzt 38, getödtet sonach im Ganzen 40, verletzt 762. Ausserdem wurden getödtet bei selbstmörderischer Absicht 15 Personen, verletzt 2; ausser Dienst (fern von der Eisenbahn) 4 Personen getödtet und 285 Personen verletzt; im Werkstättenbetrieb getödtet 2, verletzt 344 Arbeiter.

Tarifwesen. Der directe Personenverkehr fand eine Ausdehnung durch die Ausgabe directer Billete nach Italien via Gotthardbahn. 15 Gütertarife wurden umgearbeitet und 5 (grössere) kamen zur Einführung.

Die Betriebslänge der 15 Vicinalbahnen beträgt 167,30 km. Der Gesammtbauaufwand bezifferte Ende 1882 die Höhe von 15 451 065,85 ℳ. Von den Gemeinden sind an Baucapital bezahlt bis Ende 1882 3 153 457,99 ℳ. Befördert wurden: 592 202 Personen, 1 374 175 kg Reisegepäck, 58 Fahrzeuge, 7 551 Thiere, 2 011 Wagen, 249 992 690 kg Güter. Die Einnahme betrug: für Personen 301 918,19 ℳ, für Reisegepäck 9 722,22 ℳ, für Fahrzeuge 491,88 ℳ, für Thiere 10 986,72 ℳ, für Güter 359 401,18 ℳ, übrige Einnahmen 6 689,33 ℳ, in Summa 689 218,52 ℳ. Ausgaben: Besoldung 267 849,80 ℳ, Feuerung der Locomotiven, Beleuchtung, Beheizung der Locale 55 363,40 ℳ, Bahnunterhaltung 97 188,33 ℳ, Reparatur der Transportmittel 25 966,6 ℳ, übrige Ausgaben 10 511,6 ℳ, Summa der Ausgaben 456 878,65 ℳ. Der Begleichung der Einnahmen und Ausgaben zufolge ergiebt sich ein Activrest von 232 339,87 ℳ. Die Linie Siegelsdorf-Langenzenn hatte einen Passivrest von 2 617,96 ℳ, die Linie Spatt-Georgensgmünd erzielte einen Einnahmeüberschuss von 18,39 ℳ, Immenstadt-Sonthofen dagegen einen solchen von 44 127,25 ℳ. Von den bestehenden 15 Vicinalbahnen haben 14 für die Anwendung der Bestimmungen in Art. 2 des Gesetzes vom 28. April 1882 sich erklärt und demnach die Rückvergütung des vollen Aufwandes für die Erdarbeiten im Betrage von 2 188 123 ℳ erhalten, so dass vom 1. Januar 1882 an etwaige Einnahmeüberschüsse dem Staat zufallen. Nur die Marktgemeinde Sonthofen hat hinsichtlich der Vicinalbahn Immenstadt-Sonthofen für die Anwendung der Bestimmungen im Art. 1 und 4 des erwähnten Gesetzes sich bereit erklärt und demnach die Hälfte des Aufwandes für Erd- und Dammbauarbeiten zurückvergütet erhalten. Gemäss Art. 4 des alleg. Gesetzes war als Antheil an den Betriebsüberschüssen des Jahres 1882 der Gemeinde Sonthofen der Betrag von 12 712,94 ℳ hinaus zu vergüten.

Bahnärztlicher Dienst. Die zum Vollzuge des bahnärztlichen Dienstes Anfangs des Jahres 1882 angestellten 186 Bahnärzte wurden zur Ermöglichung einer zweckmässigeren Bezirkseintheilung um 8 vermehrt, so dass am Schlusse des Jahres 1882 194 Bahnärzte in 205 Bezirken thätig waren. Die Zahl der zur freien ärztlichen Behandlung berechtigten Personen der Eisenbahn-Betriebsabtheilung und der Bodensee-Dampfschifffahrt betrug: 1882 18 415, 1881 18 644. Von diesen erkrankten: 1882 10 147, 1881 10 179. Die Zahl der Krankentage war: 1882 167 234, 1881 166 160. Von den 10 147 Erkrankten wurden geheilt 7 613, gebessert 1 659, gestorben 218, krank verblieben Ende des Jahres 480, pensionirt 111, entlassen 66, pensionirt in Folge von Krankheiten etc. wurden 139, von diesen Pensionirten starben noch im Laufe des Jahres 1882 21 Personen.

Anstalten zum Wohle der Beamten und Bediensteten. Allgemeiner Pensionsfonds für das nicht pragmatisch angestellte Personal der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten: Einnahmen 1 344 146,25 ℳ, Ausgaben 1 260 349,17 ℳ, Activrest 83 797,8 ℳ, Gesammtbetrag des Vermögens 4 841 894,21 ℳ. Unterstützungsfonds der Betriebsabtheilung: Einnahmen 85 645,67 ℳ, Ausgaben 78 705,26 ℳ, Activrest 6 940,41 ℳ, Gesammtbetrag des Vermögens 939 911,82 ℳ. Unterstützungsfonds der Bauabtheilung: Einnahmen 36 446,15 ℳ, Ausgaben 34 520,90 ℳ, Activrest 1 925,25 ℳ, Vermögensstand 618 625,2 ℳ. Pensionsfonds der Bediensteten der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten der Kategorien D III und IV: Einnahmen 165 991,36 ℳ, Ausgaben 164 999,69 ℳ, Activrest 991,67 ℳ, Vermögensstand 532 991,67 ℳ. Krankencasse der Werkstättenarbeiter der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen: Einnahmen 48 920,79 ℳ, Ausgaben 48 563,40 ℳ, Activrest 357 ℳ, Vermögensstand 25 357 ℳ. Arbeiter-Invalidenfonds der vormaligen Bayerischen Ostbahnen: Einnahmen 19 640,20 ℳ, Ausgaben 12 212,42 ℳ, Activrest 7 427,78 ℳ, Vermögensstand 84 763,2 ℳ ausschliesslich der Dotation zum Zinsengenusse von 173 880 ℳ. Kranken- und Unterstützungscasse für Arbeiter bei dem Eisenbahnbau: Einnahmen 63 336,76 ℳ, Ausgaben 60 868,93 ℳ, Activrest 2 467,83 ℳ, Vermögensstand 692 603,23 ℳ.

Die Zusammenstellung der finanziellen Ergebnisse der sämmtlichen Verkehrsanstalten für das Jahr 1882 gegenüber den Budgetansätzen der 16. Finanzperiode ergiebt folgendes Resultat:

	Brutto- Einnahme ℳ	Brutto- Ausgabe ℳ	Mehr- Einnahme Ausgabe ℳ	Einnahme-anschlag nach dem Budget activ passiv ℳ	Gegen das Budget mehr minder ℳ
Eisenbahn.	88 014 339	48 168 218	+ 39 846 121	+ 33 797 348	+ 6 048 773
Post- u. Telegraph .	11 905 943	11 011 167	+ 894 776	+ 824 401	+ 70 375
Ludwig-Canal . .	98 134	291 307	— 193 173	— 203 119	+ 9 946
Bodensee-Dampfschifffahrt	623 881	365 129	+ 258 752	+ 196 931	+ 61 821
Summa	100642297	59 835 821	+ 40 806 476	+ 34 615 561	+ 6 190 915

Nach Abzug der Mehrausgabe zu 193 173 ℳ bleibt Mehreinnahme von 40 806 476 ℳ und nach Abzug des Passivanschlags nach dem Budget zu 203 119 ℳ eine Mehreinnahme von 34 615 561 ℳ und gegen den Budgetanschlag zu 34 615 561 ℳ (activ) mehr 6 190 915 ℳ.

Die nach den Aufstellungen der Reichs-Eisenbahnstatistik bearbeitete Nachweisung ist unter Vorstandschaft des Herrn Secretärs Rummel durch das statistische Bureau in verhältnissmässig kurzer Zeit bei Verarbeitung massenhaften Materials und durch den Landtag knapp zugemessenen Personals hergestellt worden.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neu eröffneter Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Von der geschäftsführenden Direction des Vereins ist auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereinsstatuts allen Verwaltungen mitgetheilt worden, dass die dem Directorium der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staats-

eisenbahn-Gesellschaft in Wien unterstellte 7,9 km lange Localbahn Minkovic-Svolenoves als Vereinsbahnstrecke zu betrachten sei.

Diese am 20. v. M. vorläufig für den Wagenladungs- und Stückgutverkehr eröffnete, von der Localbahn Kralup-Welwarn abzweigende Bahnlinie enthält die Stationen Valovic und Svolenoves.

Aus dem Deutschen Reich.

Aus der Sitzung des Preussischen Abgeordnetenhauses.

Beamten-Remunerationen. In der Sitzung des Abgeordnetenhauses am 3. d. Mts., in welcher die dritte Lesung des Etats erfolgte, gab ein Antrag des Abg. Rickert Anlass zu langen Debatten. Derselbe lautet mit einer von Herrn v. Benda vorgeschlagenen, von Herrn Rickert acceptirten Modification folgendermassen: „Die Staatsregierung zu ersuchen: 1. In den zukünftigen Etats die Unterstützungs- und Remunerationsfonds zu trennen. 2. Remunerationen nur für ausserordentliche Arbeiten, und zwar in der Regel nur für Subaltern- und Unterbeamte zu gewähren. 3. Bei der in Aussicht genommenen Regelung der Beamtenbesoldungen auf Beseitigung der bestehenden Weihnachtsgratificationen und Verwendung der Beträge derselben zu einer entsprechenden Aufbesserung der Gehälter der Beamten Bedacht zu nehmen.“ — Es ward dieser Antrag, (nachdem Herr Minister Maybach nachgewiesen hatte, dass die Gratificationen auf altem Brauch beruhten und seine Ansicht dahin aussprach, dass das Haus am besten thäte, das Remunerationswesen so zu belassen, wie es bisher bestanden), schliesslich der Budgetcommission überwiesen.

Aus der Budgetcommission.

Zur Deckung der Mehrkosten für den Bau der Berliner Stadteisenbahn werden bekanntlich 3 700 000 *M.* verlangt. Diese Forderung rief in der Commission eine längere eingehende Debatte hervor. Die Regierungscommissarien wurden um nähere Erläuterung, um Angabe der Art der Anschlagsüberschreitungen und um eine bestimmte Erklärung darüber ersucht, ob mit der einmaligen Nachforderung nun auch alle Bedürfnisse des Baues der Stadtbahn befriedigt werden würden. Die Commissare erklärten u. A., um eine Ueberschreitung der eigentlichen Baukosten handle es sich nicht, bei diesen sei sogar eine Ersparniss gemacht. Die Ueberschreitung läge vielmehr in den Grunderwerbskosten, bei denen dadurch ein so grosser Mehrbedarf eintrete, dass in vielen Fällen seitens der früheren Besitzer der betreffenden Grundstücke im Processwege ganz ausserordentlich höhere Preise erstritten, als solche im Enteignungverfahren festgesetzt worden wären. Auf Grund der bisher über den Ausgang dieser Processe gemachten Erfahrungen habe die Regierung eine Berechnung aufgestellt und repräsentire hiernach der geforderte Betrag diejenige Summe, zu deren Zahlung sie glaube durch den Ausgang der schwebenden und noch in Aussicht stehenden Grunderwerbsprocesse jetzt noch genöthigt zu werden. Die Commission beantragte schliesslich, das Haus der Abgeordneten wolle die geforderte Summe unverändert bewilligen.

Der Deutsche Landwirthschaftsrath

hatte in seiner vorjährigen Sitzung beschlossen, dem Preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten den Wunsch auf Einführung einer ermässigten Stückgutclasse, Ermässigung der Frachtsätze für die Güter der Specialtarife bezüglich der event. neu einzurichtenden Wagenladungsclasse bei Versendung von 5 000 kg und Einreihung des Artikels „Spiritus“ in Specialtarif I auszusprechen. In der am 29. v. Mts. abgehaltenen Sitzung theilte der Vorsitzende mit, dass ein Bescheid auf diesen Beschluss noch nicht eingegangen sei. Der Landwirthschaftsrath beschloss deshalb, vorläufig von einer Discussion dieses Gegenstandes Abstand zu nehmen.

Zur Reichseisenbahn-Frage.

Nach der „Nationalzeitung“ hat gelegentlich der Enthüllung des Niederwald-Denkmals der Grossherzog von Hessen gegenüber dem Minister Maybach erklärt, dass er, wenn die übrigen Deutschen Staaten ihre Eisenbahnen an das Reich abtreten sollten, sich dem anschliessen würde, dass er aber nicht geneigt sei, der Abtretung der Hessischen Bahnen an Preussen allein zuzustimmen. Seitdem sollen Verhandlungen über die Abtretung an Preussen nicht geführt sein.

Königliche Eisenbahndirection Altona.

In dem von der neuen Direction der Schleswig-Holsteinischen Bahnen an die Beamten erlassenen Rundschreiben wird diesen die Anerkennung für ihre bisherigen Leistungen und die Erwartung ausgesprochen, dass sie dem Publikum in aller Weise entgegenkommen und sich immer gegenwärtig halten werden, dass die Eisenbahnen im Sinne der Förderung der öffentlichen Interessen und der allgemeinen Wohlfahrt verwaltet werden müssen.

Von den Directionsmitgliedern sind Herr Baurath Tellkampf zum Geheimen Regierungsrath und Herr Director Metzener zum Regierungsrath ernannt worden.

Die verstaatlichten Schlesischen Bahnen.

Mit dem 1. März ist die Verstaatlichung der drei in Breslau einmündenden Eisenbahnen perfect geworden. Die Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn führt, nachdem die Verstaatlichung des Oberschlesischen Eisenbahnunternehmens vollzogen ist, die Firma: „Königliche Eisenbahndirection Breslau.“ Gleichzeitig ist, wie bereits gemeldet, das Unternehmen der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn und der Posen-Creuzburger Eisenbahn mit der Königlichen Direction in Breslau vereinigt worden, und beide Eisenbahnunternehmungen sind als Betriebsämter, das eine in Breslau für Breslau-Dzieditz, das andere in Posen für Posen-Creuzburg, constituirt worden. Von Vertretern der Direction der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn sind in Breslau Verwaltung und Betrieb dieser Bahn, von Vertretern der Direction der Posen-Creuzburger Bahn sind in Posen Verwaltung, Betrieb und Eigenthum dieser Bahn an Vertreter der Königlichen Eisenbahndirection Breslau übergeben worden. Zum Betriebsdirector des neuen Betriebsamts Breslau (Breslau-Dzieditz) ist Regierungs- und Baurath Naumann, zum Betriebsdirector des neuen Betriebsamts Posen (Posen-Creuzburg) Regierungs- und Baurath Kricheldorf ernannt worden. Das Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahnunternehmen bleibt unter einer in Breslau domicilirenden selbstständigen Königlichen Direction mit der Firma: „Königliche Direction der Breslau-Freiburger Eisenbahn“ unverändert bestehen, und ist der bisherige Vorsitzende der Direction der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn, Dr. Glauer, bei Uebergang des Unternehmens an den Staat selbst in Staatsdienste übergetreten und zwar mit dem Titel als Geheimer Regierungs-Rath.

Halle-Sorau-Guben.

Der Verwaltungsrath der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft hat in seiner am 4. d. M. abgehaltenen Sitzung 3 Commissare zur Verhandlung über den staatlichen Erwerb der Bahn ernannt. Die Entscheidung über die Annahme oder Ablehnung der Offerte der Regierung soll der Generalversammlung überlassen bleiben.

Deutsch-Oesterreichische Verbands-Conferenz.

Nach der „Schlesischen Zeitung“ hat der Hauptgegenstand der Tagesordnung der Deutsch-Oesterreichischen Verbands-Conferenz zu Prag in der Weise Erledigung gefunden, dass die auf Grund der localen Deutschen und Oesterreichischen Tarife, beziehungsweise der Oesterreichischen Refactientarife und der Elbe-Umschlagstarife vermittelten Verbandssätze dergestalt zur Einführung kommen sollen, dass die danach für die regulären Classen und für einzelne Ausnahmetarife eintretenden Frachtermässigungen dem Verbandsverkehr ganz zu Gute kommen, vorkommende Frachterhöhungen gegen die bisherigen Verbandssätze indess nicht über 20 *ℳ* pro Doppelcentner betragen sollen. Die Zahl der in der Conferenz beschlossenen Ausnahmetarife ist eine sehr grosse und erstreckt sich ausser auf die im Wiener Seehafen-Ausnahmetarife aufgeführten Artikel noch auf folgende Güter: Getreide und Mühlenfabrikate, Malz, Stärke, Kleie, Holz, Sämereien, Güter der Stückgutclassen I und II in Wagenladungen zu 5 000 und 10 000 kg, landwirthschaftliche Maschinen, Zucker zur Durchfuhr durch Deutschland, Jute, Wein, Bier, Rüböl, Rohkupfer, Weinstein, Zinn, Leder, Papier, Twiste, Graphit etc. Für einzelne dieser Artikel sollen die bisherigen Verbandssätze beibehalten werden. Von grösserem Interesse für das verkehrstreibende Publikum ist die beschlossene Uebertragung der oben erwähnten s. Z. in Concurrenz gegen die Wasserstrassen wesentlich ermässigten Wiener Seehafen-Ausnahmetarife (einige wenige unbedeutende Frachtartikel ausgenommen) auf Brünn. Für die Wiener Seehafen-Tarifartikel Petroleum und Tabak ist im Allgemeinen die Beibehaltung der bisherigen Tarifsätze beschlossen worden. Für die Einführung des neuen Deutsch-Oesterreichischen Verbandtarifs hat mit Rücksicht auf die noch auszuführenden Verbandsbeschlüsse ein Termin nicht festgesetzt werden können. Weitere Verhandlungs-Gegenstände betrafen die theilweise Neubildung des Budapester Seehafen-Ausnahmetarifs auf Grund der neuerdings publicirten Refactiesätze Budapest-Wien, ferner die Ausführungsbestimmungen zum Berliner Uebereinkommen vom Februar 1883, Anträge auf beschleunigtere Erledigung von Frachtreclamationen, sowie verschiedene andere Verbands-Angelegenheiten, welche im Einverständniss der Betheiligten Erledigung fanden.

Werrabahn.

Das Privilegium dieser Bahn zur Aufnahme eines mit 4 pCt. verzinslichen Anlehens von 9 216 600 *M.* behufs Tilgung des noch nicht ausgeloosten Betrages des unter dem 1. Januar 1874 mit gleicher Genehmigung aufgenommenen 4½ pCt. Prioritätsanlehens ist von den drei betheiligten Regierungen von Meiningen, Weimar und Coburg-Gotha ertheilt worden und ist dasselbe auch bereits im Regierungsblatt für das Herzogthum Sachsen-Meiningen publicirt worden. Die freiwillige Convertirung wird nach dem „B. B. C.“ den Besitzern der 4½ pCt. Obligationen innerhalb einer vierwöchentlichen Frist angeboten. Die Kündigung der nicht frei-

willig convertirten Obligationen wird am 1. Januar per 1. April 1885 erfolgen. Von dem Prioritätsanlehen wird alljährlich, und zwar zum ersten Male am 31. December 1890, mindestens ½ pCt. seines Betrages zuzüglich der ersparten Zinsen abgetragen; die jeweilig einzulösenden Stücke werden alljährlich vor Ende September durch Ausloosung bestimmt. Gleichzeitig kann vom Jahre 1890 ab auch die Tilgung verstärkt werden. Die Zahlung der Zinsen und verloosten Obligationen erfolgt in Meiningen bei der Hauptcasse der Gesellschaft, in Berlin bei dem Bankhause Mendelssohn & Co., in Leipzig, Frankfurt a/M. und an den sonst noch von der Direction jeweilig bekannt zu machenden Zahlstellen. Die Inhaber dieser Prioritätsobligationen haben für Capital und Zinsen vor etwaigen späteren Prioritätsanlehen ein unbedingtes Vorrecht, was sich indessen nicht auf etwaige künftige Erweiterungen des gegenwärtigen Bahnnetzes bezieht. (§ 12 der auf den Stücken abgedruckten Anlehensbedingungen.)

Berlin-Leipzig (Berichtigung).

In No. 16 S. 217 wurde nach dem „Berl. Act." berichtet, dass der um 2 Uhr Nachm. in Leipzig abgehende, z. Z. um 7 Uhr 10 Min. in Berlin eintreffende Personenzug künftig derart beschleunigt werden würde, dass die Ankunft in Berlin bereits 5 Uhr 30 Min. erfolge. Die Königl. Eisenbahndirection Erfurt theilt uns berichtigend mit, dass eine derartige Veränderung des betreffenden Zuges No. 30/12 nicht in Aussicht genommen, auch, wie in der am 18. Januar cr. in Erfurt stattgefundenen Sitzung des Bezirks-Eisenbahnraths von den Vertretern der Königl. Direction ausgeführt, so lange nicht angänglich sei, als mit diesem Zuge Post- und Eilgüter in dem Masse wie jetzt befördert werden müssen. Sollte sich später hinsichtlich der Beförderung dieser Güter, namentlich der Postpäckereien, eine Aenderung erzielen lassen, so wäre es vielleicht möglich, den Zug um ca. ½ Stunde früher in Berlin anzubringen.

Sächsische Eisenbahnprojecte.

Wie Preussen die Verstaatlichung aller einigermassen wichtigen noch vorhandenen Privatbahnen durchführt und dabei längere oder kürzere Gleisfäden in das Sächsische Nachbarland hineinfallen (z. B. bei den Linien Frankfurt-Grossenhain, Berlin-Dresden, Magdeburg-Leipzig etc.), so schickt sich auch Sachsen jetzt an, sich insbesonderere nach Westen hin zu arrondiren, seinen Verkehr dort ganz selbstständig zu machen und dabei auch auf das Gebiet der kleineren Staatsgebiete an seiner Westgrenze hinüberzugreifen. In Gera geht Sachsen daran, sich im Osten der Stadt einen eigenen geräumigen Kohlenbahnhof anzulegen, der sich leicht für seinen gesammten Güterverkehr wird einrichten lassen und den Sächsischen Betrieb vom Thüringer Hauptbahnhof ablösen wird.

Besondere Bedeutung erhält diese Anlage, wenn man sie als Vorläufer des Planes betrachtet, durch Ausbau der sogenannten Pfortner Curve das Sächsische Netz zwischen Wolfsgefärth und Ronneburg zu schliessen und sich dadurch von dem betreffenden Theil der Preussischen Staatsbahn (Gera-Eichicht) zu emancipiren.

Vorbereitet wird dieser Bau durch die Erwägung (auf Kosten Altenburgs, welchem solche mit 3 oder 4 pCt. beginnend, wachsend verzinst werden sollen), die 27 km lange Bahn von Ronneburg nach Meuselwitz zu bauen und mit der Meuselwitz-Leipziger Bahn zu verbinden. Durch Realisirung jener beiden Projecte, von welchen das letztere in wenigen Wochen die beiden betheiligten Landtage schon beschäftigen dürfte, wird durch den Zusammenschluss der Linien Leipzig-Ronneburg-Weida-Mehltheuer-Hof und Leipzig-Ronneburg-Wolfsgefärth-Plauen-Eger eine dritte complette Linie nach Leipzig-Hof und Leipzig-Eger gebildet, welche etwas kürzer als die bisherigen sind. Ganz besonders aber wird durch die gleichfalls etwas kürzere Linie Leipzig-Ronneburg-Wolfsgefärth die Sächsische Staatsbahn dann die jetzt von Preussen erbaute Fortsetzung der Gera-Eichichter Linie nach Stockheim in vortheilhafter Weise mit auszunutzen im Stande sein; auch den sowohl ihr als auch der Altenburg-Zeitzer Bahn misliebigen Bau von Meuselwitz nach Gera wohl verhindern. Der baldige Ankauf der Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn wird wohl den Schlussstein des Planes bilden.

Dass Sachsen auch die Preussische Linie Schönberg-Schleiz bauen will, ist bereits bekannt und wird binnen kurzer Zeit den Landtag in Dresden passiren; ferner soll, wie man hört, ein Beschluss erwogen werden, zum Bau der Linie Reuth-Lobenstein eine nambafte Subvention zu gewähren und dereinst den Betrieb auch dieser Linie zu übernehmen.

Mecklenburgische und Preussische Staatseisenbahnen.

Seitens der Preussischen Staatseisenbahnen ist schon seit längerer Zeit von den Privateisenbahnen und somit auch von der Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn die Annahme der Preussischen Einheitssätze für die directen Gütertarife verlangt worden. Dies Verlangen wurde bisher von sämmtlichen betheiligten Bahnen abgelehnt. Neuerdings hat die Königliche Eisenbahndirection nun erklärt, dass sie bei Ausnahmetarifen für Spiritus und Stärke von Stettin nach Hamburg für ihre Strecken nur dann die ermässigten Sätze gewähren könne, wenn von den betheiligten beiden Privatbahnen, nämlich der Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn und Lübeck-Büchener Eisenbahn, die Preussischen Einheitssätze im directen Verkehr überhaupt angenommen würden, anderntheils müssten sie die Antheile der normalen Classen beanspruchen.

Brandenburgische Bahnen.

Nach einem dem Provinzial-Landtag gemachten Bericht, über welchen der „Berl. Act." referirt, hat von den seitens der Provinz geförderten Secundärbahnen die von Paulinenaue nach Neuruppin auch weiterhin sich günstig entwickelt, ebenso die von Perleberg nach Wittenberge, während auf der Bahn von Stargard nach Cüstrin der Verkehr in den ersten 7 Monaten hinter den gehegten Erwartungen nicht unerheblich zurückgeblieben ist. Dasselbe findet bei der Bahn von Glasow nach Berlinchen statt. — Von den übrigen Bahnunternehmungen, für welche die Provinz ihre Betheiligung hat eintreten lassen, ist am weitesten gefördert das Unternehmen für die Bahn von Perleberg über Pritzwalk nach Wittstock (Priegnitz bahn ca. 45 km), für welches die Provinz eine Betheiligung von 240 300 ℳ und der Minister der öffentlichen Arbeiten eine Staatsbetheiligung in Höhe von 360 000 ℳ in Aussicht gestellt hat. Wenn die letztere noch in der gegenwärtigen Sitzung gesetzlich festgestellt wird, wird der Bahnbau noch im laufenden Jahre begonnen respective durchgeführt werden können. Dasselbe wird gehofft für die Bahn von Neustadt a. D. über Pritzwalk nach Meyenburg und weiter bis zur Landesgrenze zum Anschluss an die bis dahin fortzuführende Bahn Güstrow-Plau. In Vorbereitung stehen noch die Bahnen von Dahme nach Uckro, von Senfftenberg nach Finsterwalde und von Forst nach Weisswasser und von dem Bahnhofe nach der Stadt Straussberg. Für Secundärbahnzwecke stehen im laufenden Jahre 772 000 ℳ zur Verfügung. — Der Provinzial-Landtag hatte früher beschlossen, den Bau einer Secundärbahn von Dahme nach Bahnhof Uckro-Luckau unter gewissen Bedingungen zu subventioniren. Dazu gehörte auch die Bedingung, dass die Ausführung des Bahnbaues spätestens bis zum 1. April 1884 in Angriff genommen werde. Auf Antrag des Comités ward diese Frist nun bis zum 1. April 1885 verlängert.

Die Höllenthalbahn Freiburg-Neustadt

soll im Laufe des Sommers 1886 in ihrer ganzen Länge vollendet sein. Bekanntlich wird zuerst die schwierigste Strecke Himmelreich-Titisee von 16,6 km Länge gebaut. Ueber die weithin bekannte Ravennaschlucht beim Sternen-Gasthaus führt in 36 m Höhe ein Viaduct von 144 m Länge mit 4 Oeffnungen; auf 811 m Länge verläuft die Bahn unterirdisch, der längste der 8 Tunnel misst 235 m, der kürzeste 46 m. Als eigentlicher Bauaufwand des Staats ohne die Bauzinsen und ohne die Aufwendung für Betriebsmittel sind 5 962 000 ℳ vorgesehen, ausserdem werden von den Betheiligten an Gebäudewerth 817 000 ℳ und baar 200 000 ℳ zugeschossen. Bis auf etwa 1 000 000 ℳ werden diese sämmtlichen Mittel voraussichtlich in der nächsten Budgetperiode zur Verwendung gelangen.

Die Vorlesungen über Eisenbahnwesen

werden auch im bevorstehenden Sommersemester in Berlin und Bonn stattfinden.

An der Berliner Universität wird über Eisenbahnrecht (Geh. Ober-Regierungsrath Gleim) und Verwaltung (Geh. Regierungsrath Dr. Dückers), in Bonn über Eisenbahnrecht (Professor Dr. Endemann) und Nationalökonomie (Eisenbahn-Director Ulrich) gelesen.

Gustav Mellin †.

Am 28. Februar entschlief im Alter von 57 Jahren das verdiente Mitglied der Königlichen Eisenbahndirection Köln (rechtsrheinische), der Regierungs- und Baurath Herr Gustav Mellin.

Ueber das internationale Schienenkartell

wird in mehreren Zeitungen gleichlautend Folgendes gemeldet: Zwischen Deutschland, England, Belgien, Frankreich und Oesterreich ist eine Territorialconvention abgeschlossen. Ferner ist eine weitere Convention zwischen England, Deutschland und Belgien für die sämmtlichen Submissionen anderer Länder, wie Amerika, Spanien, Italien etc. perfect geworden und bekommt hiernach England 62 pCt., Deutschland 30 pCt. und Belgien 8 pCt. des Pauschalquantums. Zur ferneren Vertheilung an die Producenten ist dann in jedem der drei Länder ein Bureau eingerichtet, welches die Commissionen wieder procentualiter vertheilt, wie dieses seit langer Zeit für die Deutschen Submissionen existirt.

Niederländische Correspondenz.

Auf der Holländischen Eisenbahn ist die Gültigkeitsdauer der Retourbillets vom 1. Februar d. J. an wie folgt festgestellt: a) für Entfernungen von weniger als 40 km auf 2 Tage, b) für Entfernungen von 40 und mehr Kilometern auf 4 Tage. In beiden Fällen ist der Tag der Lösung des Billets in die Gültig-

keitsdauer mit einbegriffen. Die Retourbillets sub a, welche am Sonnabend abgegeben werden, sind aber bis nächstfolgendem Montag gültig.

Der Seitens der Concessionäre der Dampftramlinie Roodeschool-Groningen an den Gemeinderath von Groningen gestellte Antrag zur Gewährung einer dreijährigen Subvention zum Betrage von 12 000 fl. wurde von Letzterem abgelehnt.

Seitens des Gemeinderathes von Wymbritseradeel wurde an das Nord-Niederländische Tramwaycomité die Concession ertheilt für den Bau einer Trambahn von Lemmer nach Sneek, unter der Bedingung, dass die Linie vor 1. Juli 1886 dem Betriebe übergeben sei.

Auf der Dampftrambahn Wageningen-Ede wurden im Jahre 1883 104 114 Personen befördert. Die Einnahme betrug 28 178 fl.

Zwischen Utrecht-de Bilt-Zeist (Sticht'sche Tramway) wurden in 1883 266 272 Personen befördert. Die Einnahmen betrugen 63 104 fl. oder durchschnittlich 15,86 fl. pro Tagkilometer.

In 17 238 Fahrten wurden 187 894 Wagenkm zurückgelegt und durchschnittlich 15,5 Personen pro Fahrt befördert.

Der neuerdings von dem Ministerium für Wasserbau, Handel und Gewerbe ausgegebenen Eisenbahnstatistik für das Jahr 1882 ist Folgendes zu entnehmen:

Die Gesammt-Betriebslänge betrug 2 025 km, wovon 1 435 km eingeleisig und 590 km doppelgeleisig. Die Bahnlänge betrug 3 368 km, die durchschnittliche Betriebslänge 1 987 km. Der Bestand des Maschinen- und Wagenparks war am Ende des Jahres: 527 Locomotiven, 1 431 Personen- und 7 105 Lastwagen.

Befördert wurden: Personen I. Classe 1 268 250, II. Classe 3 651 242, III. Classe 9 374 428, zu ermässigten Fahrpreisen 1 532 680, im Ganzen 15 826 600 Personen, Gepäck 27 575 t, Bestellgüter (Packetbeförderung) 98 405 t, Eilgüter 43 828 t, Stückgüter 339 817 t, Wagenladungsgüter 5 043 583 t, Dienstgüter 537 623 t, Equipagen 12 325 t, Pferde und Vieh 321 101 t, im Ganzen 6 484 283 t.

Die Einnahmen betrugen: aus dem Personenverkehr 12 858 934 fl., aus dem Güter- und Viehverkehr 10 143 533 fl., im Ganzen 23 000 467 fl. Die durchschnittlichen Einnahmen pro Kilometer betrugen: Personen 657 fl., Güter und Vieh 5 fl., zusammen 12 fl. Für jeden Reisenden wurden durchschnittlich 0,81 fl., pro 1 000 kg Gepäck, Güter und Vieh 1,564 fl. vereinnahmt, oder resp. 0,026 fl. und 0,025 fl. pro Kilometer.

Das von der in London unter der Firma „The Friesland Steam Tramway Company" zu bauende Trambahnnetz soll eine Länge von 83 km haben und ist in drei Hauptlinien vertheilt:

I. Leeuwarden - Marsum - Beetgumermolen - Beetgum - Wier-Minnertsga - Firdgum - Tzummarum - Oosterbierum - Sexbierum-Pietersbierum-Winaldum-Harlingen.

II. Minnertsga-Lieve Vrouwe Parochie - St. Anna Parochie-St. Jacoba Parochie-Stiens.

III. Leeuwarden-Jelsum-Cornjum-Britsum-Stiens-Finkum-Ibyum-Hallum-Marrum-Nykerk-Terwerd-Beintum-Blya-Holwerd-Ternaard-Hantum-Hiaure-Dokkum.

Voraussichtlich wird dieses Tramwaynetz einen sehr bedeutenden Verkehr haben und eine der rentabelsten Tramlinien des Landes werden.

Leeuwarden ist eine der schönsten und wohlhabendsten Städte des Landes, blüht durch Handel mit den benachbarten Orten, hat einen grossen Wochenmarkt, eine lebhafte Schifffahrt und ein bedeutendes Fabrikwesen.

Harlingen besitzt den bedeutendsten Hafen Frieslands und ist der Ausfuhrort von Butter etc. und Ackerbauproducten nach England. Es sind dort somit die Grundlagen der Wohlfahrt Handel, Seefahrt und Fabrikwesen vorhanden.

Dokkum hat eine lebhafte Schifffahrt mit Groningen und Leeuwarden, einen bedeutenden Wochenmarkt und einige Fabriken.

Die übrigen Gemeinden haben viele Cichorienfabriken, Getreide-, Oel-, Graupen- und Holzsägemühlen, Kalkbrennereien, Stein- und Ziegelbrennereien und überdies eine bedeutende Landwirthschaft, Viehzucht und Butter- und Käsehandel.

Der nördliche Theil ist nur sehr unzulänglich von Canälen durchschnitten, so dass der Tramway von Schifffahrt und Dampfschifffahrt keine Concurrenz zu fürchten hat.

Das Gesellschaftscapital ist auf 1 800 000 fl. festgestellt.

Voraussichtlich wird die Linie Zaandam-Hoorn im Monate Mai d. J. für den Verkehr eröffnet werden.

Literatur.

Die Grundzüge der elektromagnetischen Telegraphie von R. Janecke, Königl. Eisenbahnsecretär. Preis 1,10 *M.* Halberstadt, Selbstverlag des Herausgebers.

Diese Schrift (deren 1. Auflage in No. 74 Jahrg. 1883 dieser Zeitung angezeigt wurde) erschien soeben in dritter Auflage mit einem Nachtrage über die wichtigsten elektrischen Eisenbahn-Signalvorrichtungen.

Das Werkchen giebt unter besonderer Berücksichtigung der bei den Eisenbahnen bestehenden Einrichtungen in übersichtlicher klarer Weise Anleitung zur Erlernung des Telegraphirens, vorschriftsmässigen Behandlung des Telegraphenapparats, Verhalten bei eintretenden Störungen in der Leitung, schildert ausserdem in leichtfasslicher Weise die Zusammensetzung der galvanischen Elemente und bringt in dem Nachtrage auch eine sachgemässe Darstellung der wichtigsten elektrischen Eisenbahn-Signalvorrichtungen, als Eisenbahn-Läutewerke, Block-Signalapparate, Strecken-Hülfsapparate etc.

Das mit einer verhältnissmässig grossen Zahl guter Zeichnungen versehene Werkchen kann besonders auch in Rücksicht auf seine klare Ausdrucksweise mit Recht allen Eisenbahnbeamten warm empfohlen werden.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Berichtigungen.

Deutsch-Dänischer Verband. Die durch Bekanntmachung vom 26. Februar avisirte Einführung neuer Tarifbestimmungen etc. und eines Nachtrages IV zum Deutsch-Dänischen Gütertarif vom 10. d. M. ab, kann vorläufig noch nicht stattfinden und bleibt weitere Bekanntgabe über den Einführungstermin vorbehalten.

Altona, den 4. März 1884. (649)

Namens der Verbandsverwaltungen:
Die Königl. Eisenbahndirection.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Mit 10. März 1884 treten zu unserem Tarifbuche vom 15. November 1871 (I., II. und III. Auflage) neue Berichtigungen (3013/C I ex 1884) in Kraft.

Den P. T. Parteien werden diese in den gesellschaftlichen Stationen aufliegenden Berichtigungen über Verlangen gratis verabfolgt.

Wien, am 25. Februar 1884. (650)

Die General-Direction.

II. Güterverkehr.

Hessische Ludwigsbahn. Am 1. April l. Js. wird der Uebernahmetarif No 2 für den Güterverkehr zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer Bahn, der Buschtêhrader Bahn, der Böhmischen Westbahn, der Prag-Duxer Bahn, der Böhmischen Nordbahn, der Kaiser Franz-Josefbahn und der K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb einerseits und Gustavsburg transit andererseits nebst sämmtlichen Nachträgen aufgehoben und durch einen neuen Tarif ersetzt. Der Letztere enthält theilweise Erhöhungen, grösstentheils aber Ermässigungen gegen die seitherigen Taxen. Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die alten Sätze noch bis zum 17. April fortbestehen. Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbureau.

Mainz, den 5. März 1884. (651)

In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Special-Direction.

Preussisch-Thüringischer, Stettin-Berlin-Thüringischer, Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischer Verband. Die in den rubricirten Verkehren bestehenden Ausnahmetarife für den Transport von Langholz finden vom heutigen Tage ab auch auf Sendungen Anwendung, welche aus Langholz und kürzeren Hölzern zusammengesetzt sind. Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Expeditionen.

Erfurt, den 1. März 1884. (652)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Zum diesseitigen **Local-Gütertarife** vom 1. October 1877 ist der Nachtrag 31, enthaltend anderweite Nebengebühren im Güterverkehre, den Ausnahmetarif No. 8 für den Transport von Brennholz etc. auf der Ilmebahn und die Aufhebung von Tarifsätzen im Verkehre mit der Station Oschersleben, erschienen. Exemplare dieses Nachtrags können von allen diesseitigen Stationen zum Preise von 10 *ℳ* bezogen werden. (653)

Braunschweig, den 29. Februar 1884.

Direction der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.

Die mit dem 15. März cr. in den Ausnahmetarif A des **Ungarisch-Deutschen bezw. Ungarisch-Niederländischen Holzverkehrs** einbezogenen Stationen Boxmer, Oss, Ravestein und Tiel N. St. B. erhalten vom 1. April cr. ab auch directe Sätze für den Ausnahmetarif B. Der Frachtsatz bis zum Schnittpunkte beträgt für Boxmer, Oss und Tiel 2,54 *M.* und für Ravestein 2,53 *M.* pro 100 kg. Vom 20. April cr. ab erhöht sich der Schnittsatz des Ausnahmetarifs A bei Ravestein von 3,34 auf 3,40 *M.* pro 100 kg.

Breslau, den 6. März 1884. (654)

Namens der Verbandverwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction,

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 15. April d. J. kommen für den Güterverkehr zwischen Mannheim einerseits und den Pfälzischen Stationen Alsenz, Ebernburg, Hochstätten, Mannweiler und Münster a/Stein andererseits anderweite erhöhte Frachtsätze des Specialtarifs III zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen die diesseitigen Güterstationen.

Karlsruhe, den 3. März 1884. (655)

Generaldirection der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Oberhessische Eisenbahnen. Mit dem 1. k. M. gelangt der Nachtrag IV zum diesseitigen Local-Vieh- etc. Tarif zur Einführung, über dessen Inhalt die Güterexpeditionen Auskunft ertheilen.
Giessen, den 28. Februar 1884. (656)
Grossherzogliche Direction.

Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verband. Der für den oben bezeichneten Verband im Instructionswege eingeführte Ausnahmetarif für Langholz kommt fortan auch dann zur Anwendung, wenn Langholz vermischt mit kürzeren Hölzern zur Aufgabe gelangt.
Erfurt, den 1. März 1884. (657)
Königliche Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. d. M. tritt der I. Nachtrag zum **Vieh- etc. Tarif zwischen diesseitigen und Hessischen Stationen** in Kraft.
Derselbe enthält die von der Generalconferenz beschlossenen Aenderungen der Allgemeinen Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement und der Tarifvorschriften, sowie anderweite Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs.
Frankfurt a. M., den 1. März 1884. (658)
Die Königliche Eisenbahndirection Frankfurt a. M., Namens der betheiligten Verwaltungen.

Die im **Hannover-Bayerischen Eisenbahnverbande** laut des Tarifhefts No. 4 seit dem 11. October v. J. gültigen Frachtsätze für den directen Güterverkehr zwischen Lübeck, Güstrow, Rostock, Schwerin und Wismar einerseits und den Stationen der Bayerischen Staatsbahn an der Strecke Lindau-Immenstadt-Kempten-Memmingen-Neuulm-Ulm, sowie Blaichach, Sonthofen, Sontheim, ferner den Bodensee-Uferplätzen Bregenz, Romanshorn und Rorschach andererseits erfahren vom 15. April d. J. an eine Aenderung, indem zum Theil ermässigte, theilweise aber auch erhöhte Taxen der Frachtberechnung zu Grunde gelegt werden.
Die Güter-Expeditionen der genannten Verbandsstationen ertheilen auf Anfrage Auskunft über die anderweiten Tarifsätze.
Hannover, den 28. Februar 1884. (659)
Königliche Eisenbahndirection, Namens der betheiligten Verbands-Verwaltungen.

Am 1. d. M. ist der II. Nachtrag zum **Nassau-Bayerischen Holz- und Nassau-Bayerischen Gütertarife** in Kraft getreten:
Der erstere enthält ausser neuen Frachtsätzen für Castel loco und transito Wasserweg die durch Eröffnung der Linie Landshut-Neumarkt bedingten Frachtänderungen und Ergänzungen;
der zweite enthält ebenfalls neue Frachtsätze für den eigenen und Wasserumschlagsverkehr von Castel und die durch Eröffnung der Linie Landshut-Neumarkt eintretenden Aenderungen und Ergänzungen der Frachtsätze, sowie ausserdem Ausnahmefrachtsätze für verschiedene Transportartikel.
Unsere Verbandstationen und das Tarifbureau ertheilt nähere Auskunft.
Frankfurt a/M., den 4. März 1884. (660)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection.

Hess. Ludwigs-Eisenbahn. Mit Giltigkeit vom 28. Februar bis auf Widerruf ist für den Transport von Eis ab Stationen der Bayerischen Staatsbahn nach diesseitigen Stationen ein Ausnahmetarif in Kraft getreten.
Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbureau, woselbst der Tarif auch bezogen werden kann.
Mainz, den 3. März 1884. (661)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Specialdirection.

Grossherz. Badische Staatseisenbahnen. Mit dem 5. März l. J. tritt an Stelle des Uebernahmetarifs vom 20. August 1883 für die Beförderung von Ruhrkohlen ab Basel Badischer Bahnhof nach Stationen der Schweizerischen Nordostbahn ein neuer Uebernahmetarif in Kraft.
Soweit die Sätze des Uebernahmetarifs vom 20. August 1883 billiger sind, als die Sätze des neuen Tarifs, bleiben erstere noch bis zum 20. April l. J. in Kraft. Ebenso die Uebernahmesätze des Tarifs vom 20. August 1883 für jene Schweizerischen Stationen, welche in den neuen Tarif nicht mehr aufgenommen sind.
Exemplare des Tarifs sind bei unserer Güterexpedition in Basel unentgeltlich zu erhalten.
Karlsruhe, den 3. März 1884. (662)
Generaldirection.

Berlin-Thüringisch-Bayerischer Verband. Am 15. März d. J. tritt zum Berlin-Thüringisch-Bayerischen Verbands-Gütertarif der dritte Nachtrag in Kraft.
Derselbe enthält neue bezw. abgeänderte Frachtsätze des regulären Tarifs für die Stationen Bregenz, Crailsheim, Harsdorf und Lindau, der Ausnahmetarife No. 1c (Stammholz, Europäisches) und No. 5 (Steine, rohe), neue Ausnahmefrachtsätze für Palmöl, Palmkernöl, Kokosnussöl und Spreu, sowie Berichtigungen. Insoweit der Nachtrag Frachterhöhungen enthält, bleiben die bisherigen Sätze noch bis zum 1. Mai d. J. in Kraft.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Expeditionen, bei welchen der Nachtrag zum Preise von 0,10 *M.* pro Stück käuflich zu haben ist.
Erfurt, den 27. Februar 1884. (663)
Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung.

Am 15. d. M. treten im **Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbande** Ausnahme-Frachtsätze für die Beförderung von Eisen und Stahl der Specialtarife I und II von Neuwied r. Ufer nach Stationen der Elsass-Lothringischen Eisenbahnen und von Osnabrück nach Stationen der Badischen, der Elsass-Lothringischen und der Württembergischen Eisenbahnen sowie für die Beförderung von Eisenbahnschienen etc. zwischen Osnabrück und Stationen der Hessischen Ludwigs-, der Main-Neckar- und der Pfälzischen Eisenbahnen in Kraft.
Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.
Köln, den 3. März 1884. (664)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrh.).

Mit Giltigkeit ab 1. März l. J. gelangt der Nachtrag I zum Betriebsreglement nebst Zusatzbestimmungen etc. zum Localtarife, Heft II für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. März 1882 zur Einführung.
München, den 3. März 1884. (665)
Generaldirection der K. B. Verkehrsanstalten, Betriebsabtheilung.

Der für **Glassandtransporte** von Hohenbocka O. L. nach Furth i. W., Böhmische Westbahn im Specialtarife vom 10. April 1878 bestehende directe Frachtsatz von 1,44 *M.* pro 100 kg ist auf 1,36 *M.* pro 100 kg ermässigt worden.
Prag, im Februar 1884. (666)
Die Betriebsdirection der K. K. priv. Böhmischen Westbahn, auch im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Bayer.-Oesterr.-Ung. Güterverkehr. Mit Giltigkeit ab 15. März a. cr. gelangt im rubr. Güterverkehre ein Nachtrag II zu dem ab 1. Januar 1880 giltigen Theil III Heft 3 (Kohlentarif) zur Einführung.
Derselbe enthält Ergänzung der Tarifbestimmungen des Haupttarifes, neue Kohlen-Frachtsätze für die Stationen der Strecke Innsbruck-Landeck und veränderte Kohlen-Frachtsätze für die Südbahnstationen.
Exemplare des hierdurch publicirten Tarifnachtrages können im Wege der gefertigten K. K. Direction, der K. K. priv. Südbahngesellschaft und der K. Bayer. Staatsbahn bezogen werden. (667)
K. K. Direction für Staatseisenbahn-Betrieb, gleichzeitig im Namen der übrigen betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Galizisch-Süddeutscher Eisenbahnverband. Einführung von Ausnahme-Frachtsätzen für den Transport von Eiweiss, Eigelb und Albumin, sowie von Fellen und Häuten im Verkehre von Krakau, Brody und Podwoloczyska nach Frankfurt a/M.
Mit Giltigkeit vom 20. März 1884 gelangen für den Transport der nachstehenden Artikel bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen der zu je einem der nachbenannten Ausnahmetarife gehörigen Artikel die folgenden Frachtsätze zur Einführung und zwar:

Nach Frankfurt a/M. Westbahnhof (Nassauischer oder Taunus-bahnhof), Frankfurt a/M. Ostbahnhof und Frankfurt a/M.-Sachsenhausen (Staatsbahnhof)	Ausnahmetarif für Albumin (Ei- und Blut-Albumin) Eiweiss und Eigelb	Ausnahmetarif für Felle und Häute, roh, gesalzen od. getrocknet, i. verschnürten Ballen od. verpackt (excl. Pelzwerk und Rauchwaaren)
	Frachtsätze pro 100 kg	
ab Krakau (Stat. d. K. Ferd.-Nordb.) .	6,39 *M.*	6,33 *M.*
Brody . . } Stat. d. Galiz.	10,27 „	9,53 „
Podwoloczyska . } Carl-L. Bahn	11,16 „	10,21 „

Wien, am 29. Februar 1884. (668)
Die Galiz. Carl-Ludwigbahn, im Namen der Verbandverwaltungen.

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Warstein-Lippstadter Eisenbahn. Ab 15. März cr. tritt für diess. Strecke ein neuer Fahrplan in Kraft, welcher auf unseren Stationen einzusehen resp. daher zu beziehen ist.
Lippstadt, im März 1884. (669)
Die Betriebsdirection.

IV. Submissionen.

Eisenbahn-Directionsbezirk Elberfeld. Die in den diesseitigen Werkstätten zu Witten, Elberfeld, Langenberg, Arnsberg und Siegen in dem Zeitraum vom 1. April 1884 bis ult. März 1885 sich ergebenden Materialienabfälle, sowie die Nebenproducte der Wittener Steinkohlen-Gasanstalt als Eisendrehspähne, Eisengussschrott, Schmiedeeisenschrott, Radreifen, alte Radgestelle, Kupfer-, Messing- und Stahlschrott, Abfälle von Zink, Leder, Gummi, Plüsch, Wagentuch, Hammerschlag, Schweissofenschlacken, Oelrückstände, sowie Gaskokes, Gastheer, Ammoniakwasser u. a. m. sollen im Wege der Licitation verkauft werden.
Offerten hierauf sind verschlossen, frankirt und mit der Aufschrift, Offerte auf Ankauf alter Materialien etc. versehen bis Montag den 17. März 1884 an unser ma-

schinentechnisches Büreau hier einzureichen, woselbst deren Eröffnung Vormittags 11 Uhr in Gegenwart der erschienenen Interessenten erfolgen wird.

Die Verkaufs-Bedingungen nebst Massen-Verzeichniss sind bei dem Kanzlei-Vorsteher Peltz hierselbst einzusehen, können auch gegen Zahlung von 15 ₰ pro Exemplar von dem Genannten bezogen werden.

Elberfeld, den 28. Februar 1884. (670)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Der Abbruch und die Versetzung des alten Stationsgebäudes nebst Wartesaal auf Bahnhof Westend sollen in öffentlicher Submission verdungen werden. Termin Sonnabend, den 15. März 1884, Vormittags 10 Uhr, im technischen Büreau des unterzeichneten Betriebsamtes, Neustädtische Kirchstrasse 15, woselbst Offertenformulare entnommen und die Bedingungen eingesehen werden können.

Berlin, den 2. Februar 1884. (671 J)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt (Stadt- und Ringbahn).

Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt. Submission. Die auf den Bahnhöfen Eilenburg, Dobrilugk, Finsterwalde und Cottbus des diesseitigen Amtsbezirks lagernden, für Eisenbahnzwecke nicht mehr brauchbaren Eisenschienen sollen in Submission verkauft werden, wozu Termin auf Freitag, den 4. April cr. Mittags 12 Uhr im hiesigen Verwaltungsgebäude — Frankestrasse 1 Zimmer 4 — anberaumt ist.

Die Verkaufsbedingungen liegen in unserem Betriebsbureau aus, können von demselben auch gegen 50 ₰ Copialien bezogen werden.

Offerten sind verschlossen und frankirt mit der Aufschrift: „Offerte auf Ankauf von Altmaterialien" bis zum obigen Termin einzureichen.

Halle a/S., den 3. März 1884 (672)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. iur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 21. **Zeitung des Vereins** 1884.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband Porto wird extra berechnet
Manuscript sowie [illegible] officielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 8.
Commissionär für den Buchhandel
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger Strasse 58.



Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von **H. S. Hermann,**
Berlin SW., Beuth-Strasse 8.,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 12. März 1884.

Dieser Nummer liegt No. 5 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

IV.

In Deutschland und Oesterreich, vermuthlich auch in den anderen Europäischen Ländern, pflegt man die Diensteintheilung in grösseren Verwaltungen, sei es nun die Post, der Telegraph, die Eisenbahn, so zu treffen, dass dieselben Beamten nur nach längerer Zeit wieder zusammen Dienst thun — nicht so ist es in Amerika. Auf der Localstrecke der Pennsylvaniabahn, welche ich seit mehr als 3 Jahren regelmässig befahre, auf welcher ich nun bereits gegen 9 000 Deutsche Meilen zurückgelegt habe, bemerke ich, dass das Maschinen- und Zugpersonal auf Jahre zusammenbleibt — ja, dass fast immer dieselben Wagen und Locomotiven einen gewissen Zug bilden — die Locomotive mag in Reparatur sein, der Führer thut auf einer anderen Maschine Dienst bei seinem alten Zuge. So fährt ein gewisser Zug früh gegen 7 Uhr von New-Brunswick nach Jersey-City (New-York), dann 9[33] zurück nach New-Brunswick; diese Fahrt machen Locomotive, Waggons, Führer, Heizer, Conducteur, Bremser Jahr aus, Jahr ein, mit Ausnahme der Sonntage, 3 Mal täglich, so dass sie über 200 Englische Meilen zurücklegen. Auf grösseren Zwischenstationen ist es, der grossen Menge von Zügen halber, schwierig, jenen Zug zu treffen, welcher auf einer gewissen kleinen Zwischenstation anhält. Da ich bereits alle Conducteure kenne, brauche ich nur das Gesicht eines derselben zu sehen, um zu wissen, ob der Zug z. B. in Menlo-Park hält — ist man seiner Sache nicht sicher, so muss man erst fragen, denn ausgerufen wird auf solchen Stationen fast gar nicht und grundsätzlich durchfahren die Localzüge Haltestellen oft alternirend, wodurch die Bahn schneller frei wird.

Eine genügende Anzahl von Reservewagen und wahrscheinlich auch Reservelocomotiven giebt es in der Station Jersey-City nicht, und da es, besonders im Winter, sehr häufig vorkommt, dass sich die Züge verspäten, so sind keine Wagen für den nächsten Zug da — die Verspätung pflanzt sich also fort. Menschen und rollendes Material werden auf das Aeusserste ausgenutzt.

Die Locomotivführer und Heizer haben erhöhte Sitze, und bei sehr schlechtem Wetter schliessen sie auch die Rückseite des Führerstandes mittelst eines grossen Leders ab — bequemer kann es das Maschinenpersonal kaum haben, ich glaube sogar, dass man ohne solche Einrichtungen derartig scharfen Dienst, besonders in der Sommerhitze, nicht verlangen könnte — mir erscheint aber die Sache doch zu bequem und dürfte eine geringere tägliche Meilenzahl ohne Sitze besser sein — ich habe nämlich sehr oft, wenn ich im ersten Wagen fuhr, ja fast regelmässig bemerkt, dass sich sowohl Führer als Heizer die Seitenlandschaft zeitweise Minuten lang mit einer Gemüthsruhe bei 30 bis 40 Meilen Geschwindigkeit ansahen, als schauten sie zum Fenster ihrer Wohnung hinaus.

Ohne die Vacuumbremse ist ein flotter Verkehr kaum mehr möglich. Nicht selten versagt dieselbe und nun muss das so spärliche Zugpersonal auf jeder Station zu den Bremsen eilen — der Führer ist sich dessen nicht mehr recht bewusst, welchen Druck ein schlecht gebremster Zug ausübt, pfeift zu spät zum Bremsen und überfährt häufig den Einsteigeplatz, muss deshalb zurückschieben.

Die schweren Waggons erfordern auch sehr schwere Personenzug-Locomotiven und sollen dieselben alle 40 bis 60 t wiegen.

Zwischen der Stadt Newark und Jersey-City befindet sich eine grosse Reparatur-Werkstätte und Kohlenstation der Pennsylvaniabahn. Die Züge machen nun, je nach Bedarf, an der Kohlenstation Halt und nehmen oft in weniger als 20 Secunden den Tender voll Kohlen. Die Gleise sind nämlich durch ein Gerüst überbrückt, auf welches die kleinen Kohlenwagen, wie sie aus den Grubengegenden kommen, geschoben werden. Mittelst einer Rutsche entleert man einen solchen Wagen im Nu in den Tender. Zuweilen verstopft sich die untere Oeffnung des Wagens — dann währt es etwa eine Minute, bis weiter gefahren wird. Angenehm klingt es nicht, wenn die oft sehr grossen Stücke herabpoltern, bei offenen Fenstern bekommt man oft viel Staub in die Augen und leiden muss der Tender auch — es geht aber schnell und das ist die Hauptsache.

Ohne Vacuumbremsen wäre der heutige Verkehr auf den New-Yorker Hochbahnen gar nicht möglich; zwischen der 34. und 23. Strasse, zweite Avenue, befindet sich eine bedeutende schiefe Ebene, welche mit einer scharfen Curve in die 23. Strasse hinein endigt; sollten die Vacuumbremsen auf diesem Gefälle einmal plötzlich versagen, so wäre das Hinabstürzen des ganzen Zuges auf die Strasse fast unvermeidlich, weil der hinabfahrende Zug auf dem äusseren Gleise läuft. Vor wenig Tagen versagten die Bremsen zwischen Beekman-Street und 8. Street-Stations; dort,

wo die Bahn scharf in die 6. Avenue einbiegt, erfolgte beinahe eine Entgleisung — die Passagiere sollen theilweise von den Sitzen geschleudert worden sein, obgleich das Gefälle gering ist. Der Zug befand sich aber auf dem inneren Gleise und die Construction ist so solid, dass selbst eine der kleinen Locomotiven schwerlich durchbricht.

Man ist hier sehr kühn, sowohl in Bezug auf Construction, als auch im Betriebe und es ist nöthig, die hiesigen Zustände erst zu studiren, ehe man absprechend urtheilt.

Die Hochbahnen New-Yorks sind etwa 30 Englische Meilen lang und sollen etwa 100 Millionen Passagiere während der letzten 12 Monate befördert haben.

Von 6 Uhr (wenn ich nicht irre) bis 8½ Uhr Früh und von 4½ bis 7½ Uhr Nachm. kostet es 5 Cents (= 21 ₰) die ganze Länge von Manhattan-Island zu durchfahren, wozu man reichlich eine Stunde braucht, und zwischen den Stationen fährt man zuweilen fast so schnell, wie auf grossen Bahnen mit Localzügen. Zu jeder anderen Zeit kostet es 10 Cents (42 ₰); es giebt nur eine Taxe, nicht wie in London auf den Undergrund Railways verschiedene, je nach der Strecke und Classe. Die Locomotiven fahren mit hoher Dampfspannung, und da ich mehrere Monate sehr nahe der 14. Strasse 3. Avenue-Station wohnte, hörte ich oft in der Nacht das Anfahren der Locomotiven mit vollem Dampfe: der Ton und das immer beschleunigtere Tempo erinnerte mich stets lebhaft an den Sturmschlag der Oesterreichischen Infanterie — der Dampf knallt förmlich. Freilich brennen oft genug, Funkenfluges halber, Kleider der Ladies oder Sonnenzelte der Ladenbesitzer unten auf der Strasse — es wird der Schaden gezahlt und Alles ist „all right".

Die Betriebs- und Tarifsysteme und die darauf fussende allgemeine Tarifirung.

Vom Centralinspector Schreiber in Wien.*)

(Schluss aus No. 18.)

Es bliebe hierbei zuvörderst zu erweisen, ob Privatbahnen als gewerbliche Unternehmungen gleichzeitig auch gemeinwirthschaftliche Anstalten, und zwar nicht sowohl in Folge, sondern trotz ihrer die Concurrenz ausschliessenden Monopoleigenschaft sind und sein können; denn der Begriff und das Wesen einer privaten gewerblichen Unternehmung und einer gemeinwirthschaftlichen (öffentlichen) Anstalt sind ebenso wenig congruent, als die allgemeinen wirthschaftlichen Interessen dem Interesse einer Erwerbsunternehmung parallel laufen müssen. Unserer Auffassung nach lässt die Association des privaten Capitals zum Zwecke des Baues und Betriebes von Eisenbahnen die naturgemässe Richtung des Verwaltungsprincips solcher Bahnen am klarsten erkennen.

Der eingeschlagene Weg inductiver und deductiver Beweisführung zur Begründung der Theorie von der „delegirten öffentlichen Unternehmung", welcher schliesslich, anstatt der realen naturgemässen Entwicklung des Eisenbahnwesens, welches unstreitig zum Staatsbetrieb hindrängt, irgendwie Rechnung zu tragen, zu keiner andern Argumentation führte, als die Gesetzgebung für die Mängel des Privatbahnwesens verantwortlich zu machen, wird deshalb auch von den hervorragendsten Nationalöconomen, wie z. B. von Wagner in seiner „Finanzwissenschaft", unbedingt abgewiesen, was aber demselben den Vorwurf einträgt, dass er eine „voreingenommene, ungünstige Meinung" von den Privatbahnen habe!

Was soll aber eigentlich mit der Theorie von der „delegirten öffentlichen Unternehmung" erwiesen werden? Der Schluss der Argumentation giebt darüber Auskunft, er lautet ungefähr so: 1. Wenn das Privatbahnwesen wirthschaftlich principiell nicht zulässig erscheint, so muss die Entscheidung auch allgemein gegen dasselbe ausfallen, und 2. wenn irgendwo Mängel des Privatbahnwesens zu Tage treten, so ist dies in erster Linie auf unzureichende Regelung seitens der Staatsgewalt zurückzuführen, und muss, bevor man zum Staatsbetrieb übergeht, untersucht werden, ob nicht bei „entsprechender" Regulirung der Privatunternehmungen derselbe Effect zu erreichen wäre. Also derselbe Effect — kein günstigerer.

Die im ersten Punkte dieser Argumentation enthaltene Auffassung ist, wie wir schon früher klar gelegt zu haben vermeinen, eine nach keiner Richtung hin zutreffende. — Die Verhältnisse sind nicht überall, auch nicht annähernd gleich und daher ist auch eine absolut gleiche und gleichzeitige Lösung der Systemfrage von vornherein ausgeschlossen.

„Für unsere jetzige Zeit und für unsere Länder", sagt Wagner, „folgt die Entscheidung für Staatsbahnen aus der Stellung der Bahnen im Verkehrswesen und wieder aus der Stellung des Staats zum letzteren."

Daher sehen wir denn auch, bei der allgemein anerkannten hohen Bedeutung des Eisenbahn-Verkehrswesens für den gesammten Staatshaushalt und die gesammte Gemeinwirthschaft, in fast allen Staaten des Continents, ja selbst in dem „freien" Amerika, wo von gewisser Seite die — wie es im Lehrtone der neuen Schule heisst — „Nationalisirung", d. h. die entschädigungslose Einziehung alles Grundbesitzes und somit wohl auch der Eisenbahnen für den Staat, oder mindestens die „Ausräucherung" des Privatbesitzes durch fortdauernd wachsende Steuern empfohlen wird, das Princip des Privatbetriebs von Eisenbahnen, gerade in Ermangelung einer ausreichenden Regulirung und Controle des Staats und der dadurch herbeigeführten Unzuträglichkeiten ernstlich angefochten, und die Waagschaale neigt sich zu Gunsten des Staatsbetriebs.

Der Vorwurf, welchen die zweite Argumentation für die staatliche Aufsichtsbehörde und die Legislative in sich birgt, indem auf die mangelhafte Controle und lückenhafte Eisenbahn-Gesetzgebung hingewiesen wird, und diese als Hauptursache aller dem Privatbetriebe anhaftenden Mängel hingestellt werden, ist ein sehr bezeichnender für die Anhänger des Systems.

Namentlich ist, wie Fogowitz bemerkt,*) die Wendung eine sehr scharfsinnige, man solle vorher erwägen, ob nicht bei entsprechender Regulirung derselbe Effect wie beim Staatsbetrieb zu erreichen wäre. Hiermit verlangt man eine Lösung in abstracto, welche Bestrebung die ausschliessliche Ursache der bisherigen Resultatlosigkeit des langen Streites war, bis auch hier endlich Fürst Bismarck eintrat und durch seine entschiedene Stellungnahme zu Gunsten des Staatsbetriebes die Frage vor der Versumpfung rettete.

Im Uebrigen bildet gerade die Erkenntniss, dass die Einschränkungen des Monopols und die gesetzliche Regulirung des Privatbahnwesens den Regierungen unter keinen Umständen die genügende Handhabe zur zweckentsprechenden Intervention bieten können, weil auch dem Staate nur des Lebens goldener Baum die Früchte richtiger Erkenntniss aller Anforderungen und Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrswesens zu reifen vermag, was aber niemals durch das Medium einer sogenannten delegirten fremden Verwaltung, sondern nur durch den eigenen unmittelbaren Betrieb erreicht werden kann, ein Hauptargument für die Verfechter des Staatsbahnbetriebes.

Die Theorie von der „delegirten öffentlichen Unternehmung" kann übrigens selbst von deren Verfechtern nur reservatis reservandis aufgestellt werden, indem sie sagen, dass die principielle „Gleichstellung" der Privat- und Staatsbahn-Verwaltung sich nur auf solche Unternehmungen beziehen könne, auf deren Gebarung der Staat eine directe und ausreichende Ingerenz sich gewahrt habe. Damit aber treten wir wieder in jenen circulus vitiosus der fruchtlosen Debatte ein, aus dem uns nur ein Entschluss, eine That helfen kann.

Wie heisst es doch im „Faust?"

„Der Worte sind genug gewechselt,
Lasst mich auch endlich Thaten seh'n!"

Den Einwand, dass der Uebergang vom privaten zum staatlichen Betriebe ein Experiment, zum Mindesten aber ein Extrem sei, das zu vermeiden vorerst versucht werden solle, ob nicht bei entsprechender Regulirung der Privatunternehmungen das Nämliche, wie beim Staatsbetrieb zu erreichen sei, beantwortet der Gesetzentwurf vom Jahre 1879, betreffend den Erwerb mehrerer Bahnen für den Preussischen Staat, wie folgt:

„Zur Beseitigung der Missstände, welche der Privatbetrieb von Eisenbahnen durch eine grosse Anzahl verschiedener Unternehmungen von zweifelhafter Solidität und beschränkter Leistungsfähigkeit hervorgerufen hat . . . . ist die Nothwendigkeit in den Vordergrund getreten, nicht durch die Beschränkung des Privat-Eisenbahnbetriebes auf dem wenig Erfolg verheissenden Wege der gesetzlichen Reform und der staatlichen Aufsicht, sondern durch die Beseitigung des Privat-Eisenbahnbetriebes und die Vereinigung aller wichtigen Bahnen in die Hände des Staates dem öffentlichen Interesse volle Genüge zu leisten".

Dagegen sagt Professor Roscher, dass seiner Meinung nach dort, wo zur Heilung das Maximum: Expropriation aller Privatbahnen durch den Staat, möglich sei, auch das Majus: eine wirksame Gesetzgebung und Aufsicht des Staates, möglich wäre. Dafür aber sei der Staat zu einer weitgehenden Beeinflussung und Besteuerung der Privatbahnen umsomehr befugt, als eben sie in so besonderem Grade für ihren Bau der Expropriations-Ermächtigung, für ihre Anstalt des polizeilichen Schutzes, ja für ihre Beamten gewisser Befehlshaber-Rechte bedürfen.

Würde es überhaupt möglich sein, die Verwaltungen von Privatbahnen als thatsächliche Delegationen des Staates „im übertragenen Wirkungskreise" zu gestalten, was aber unter den gegebenen Verhältnissen nicht sowohl einer Aenderung der Verwaltungsform als des Verwaltungsprincips gleichkäme, so läge die Sache jedenfalls einfacher, obwohl auch dieser Weg nur ein Auskunftsmittel und ein Eingeständniss des Mangels des erforderlichen eigenen Verwaltungstalentes des Staates und der ihm zur Verfügung stehenden Kräfte wäre.

Wenigstens würde bei dem vielfach gepriesenen Vorzuge der Privatadministrationen hinsichtlich der öconomischen Führung

---

*) Siehe die Notiz: Vorträge im Eisenbahn-Club in No. 16 S. 215 dieser Zeitung. Die Redaction.

*) J. Fogowitz. Moderne Eisenbahnpolitik (S. 30). Wien 1883.

des Betriebes sowohl als der bei diesem Systeme sich besonders bemerkbar machenden Individualisirung der Verhältnisse die bisher an das System der Verwaltung geknüpfte Controverse an Schärfe verlieren.

Die Schwierigkeit liegt aber darin, dass selbst die wirksamste Gesetzgebung erworbene Ansprüche und Rechte der privaten Unternehmungen nicht [illegible]echende Compensation beseitigen oder schmäler[illegible] durchgreifende Aenderung erzielen [illegible] radical aufräumende Expro[illegible]führung keiner Gesetzesänderung des [illegible]nerlei erzwungenen Schmälerung erwor[illegible]bedarf, sondern nur einem freiwilligen Besitz[illegible] des Actienrentners gleichkommt, wofür demselben nach [illegible] bisher vorliegenden Erfahrungen eine mehr als ausreichende Entschädigung geboten wird. — Es erscheint uns daher unter diesem Gesichtspunkte nicht sowohl die Expropriation, welche „die Folge des zur Gemeinwirthschaft drängenden öffentlichen Charakters ist", als die „wirksame Gesetzgebung" das Maximum zu sein.

Die principielle Beantwortung der früher gestellten Frage: ob sich zur Herbeiführung der höheren Qualität einer Eisenbahn mehr der Privat- oder der Staatsbetrieb eigne, ist zunächst von der Qualität des Betriebes beider Verwaltungssysteme abhängig.

Dass Bau und Betrieb der Eisenbahnen durch private Unternehmer technisch und wirthschaftlich besser und mit grösserer Geschicklichkeit erfolgen müsse wie durch den Staat selber, sagt Roscher, lasse sich ebenso wenig behaupten, als das Gegentheil. Die Vorzüglichkeit des Betriebes hänge von der persönlichen Tüchtigkeit der Directoren, verglichen mit der Grösse ihrer Aufgabe ab, und solche tüchtige Directoren seien ebenso häufig bei Staats-, als bei Privatbahnen zu erwarten, respective zu finden.

Wir stimmen dem unbedenklich bei; bemerken jedoch, dass das Schwergewicht in der vorliegenden Frage nicht sowohl in der Auffassung des Vorzuges der Verwaltung vom Standpunkte des technischen und wirthschaftlichen Betriebes, als vielmehr in dem Verwaltungsprincip zu suchen ist, von dem aus der Betrieb und speciell jener Zweig des Betriebes, welcher das Tarifwesen umfasst, beeinflusst und geleitet wird.

Denn die Eisenbahnen sind nicht um ihrer selbst willen da; sie sind nur das Mittel zum Zwecke im Dienste der Allgemeinheit, deren Interessen der Staat zu wahren berufen ist, und nur von diesem Standpunkte aus kann und darf, ungetrübt von Missverständnissen unabsichtlicher und tendenziöser Art, in die Controverse: ob Staats- oder Privatbetrieb eingetreten werden.

Privatbahnen als blosse privatwirthschaftliche Unternehmungen, als reine Erwerbsgesellschaften gedacht, sind an und für sich von vorneherein hierbei hors de concours gestellt.

Unstreitig wird es eher Aufgabe des das Ganze umfassenden Staates, als einer auf ein verhältnissmässig kleines Verwaltungsgebiet beschränkten und daher selbst beim besten Willen eingeengten Privatverwaltung sein, im Tarifwesen — und das ist der Cardinalpunkt der principiellen, socialpolitischen und nationalwirthschaftlichen Seite der Controverse, während die Frage der Betriebsöconomie doch nur eine Zweckmässigkeitsfrage ist — jene gleichmässigen Grundprincipien zur Geltung zu bringen, deren Beachtung die Gemeinwirthschaft eines Staatswesens vor allem Anderen beansprucht und in ihrem Interesse zu beanspruchen auch berechtigt ist. Denn nur der Staat kann eine gleichmässige Tarifpolitik verfolgen; die Privatbahnen dagegen nur die ihren Verhältnissen angemessene. Und damit scheint uns auch die Systemfrage zu Gunsten des Staatsbetriebes entschieden zu sein.

Es wirft sich nun der Zweifel auf, ob der Staat den an ihn, und überdies in weit höherem Masse als an Privatbahnen gestellten Anforderungen auch in dem entsprechend höheren Masse, ohne ernste Schädigung des dem Privatsystem immanenten Culturmoments, der Individualisirung der Verhältnisse gerecht zu werden vermag? Die Beantwortung dieser Frage hängt zunächst von der Organisation der Staatsbahnverwaltung und der ihr zugemessenen, auch dem Individuum eingeräumten Initiative, dann aber von der staatsmännischen Auffassung und von dem sich jedem Bureaukratismus abneigenden und festes Wollen bekundenden Geiste ab, in welchem die Verwaltung geleitet und geführt wird; denn weder Gesetz, noch Organisation entscheiden in letzter Linie über den Nutzen, welchen ein dadurch herbeigeführtes System für das Gemeinwesen hat, sondern der Geist, die Thatkraft und das Pflichtbewusstsein jener Functionäre, welche das durch Gesetz und Organisation geschaffene System durchzuführen berufen sind.

Wenn diese Voraussetzungen zutreffen, und wenn die strenge und gleichmässige Oberaufsicht der höchsten, jeden Formalismus in der Verwaltungsmaschinerie der Staatsbahnen grundsätzlich perhorrescirenden Verwaltungsbehörde im Vereine mit der Oeffentlichkeit, welche auch gegen übertriebene Anforderungen localer Interessen schützen wird, die gute Verwaltung der Eisenbahnen dauernd verbürgt, so wird es dem Staate gelingen, auch auf dem schwierigen Gebiete des Tarifwesens, auf welchem man ihm — wir glauben mit Unrecht — eine geringere Versatilität als den Privatadministrationen nachzusagen pflegt, den Anforderungen der Allgemeinheit und den wahren Interessen des Staatsganzen Genüge zu thun.

Hierzu treten die folgenden Momente:

Das gegen Ende des vorigen Jahrhunderts in Geltung gebrachte, den allgemeinen Ideen des 18. Jahrhunderts von dem Naturgemässen im Gemeinleben entsprechende Princip der Nichteinmischung des Staates in die Angelegenheiten der Wirthschaft, erfuhr bereits zu Anfang der vierziger Jahre unseres Jahrhunderts in Deutschland durch List, dem auch die geistige Vaterschaft des Zollvereins zuzuschreiben ist, entschiedene und begründete Anfechtung.

Zwischen dem Individuum und der Menschheit schaltete List als wirthschaftliches, erhebliches Mittelglied den Nationalstaat ein und rechtfertigte damit den Schutzzoll.

Der grosse Amerikanische Nationalöconom Carey, dessen System in ausgezeichnet klarer Weise auch den Zusammenhang des Wirthschaftlichen und des Socialen und die Lehre von der Harmonie der Interessen der verschiedenen wirthschaftlichen Classen darstellt, geht von dem Grundsatze aus, dass diese Harmonie sich nur vermöge des Schutzsystems, welches ein Stück Socialismus sei, erreichen lasse. Denn nur hierdurch erlange die Arbeit natürliche Chancen, höheren Lohn zu erhalten; der Ackerbau, die volkswirthschaftliche Hauptfunction, habe Aussicht, gegenüber der Manufactur-Industrie und dem Handel an Bedeutung zu gewinnen; dann folge die Industrie, während dem Handel der letzte Platz unter den Functionen der Wirthschaft angewiesen wird.

Wie man sieht, ist diese Idee derjenigen von Smith und Cobden, dem Begründer der freihändlerischen Manchesterschule, welche sich nur in einem vorherrschenden Handelsstaate, wie es England ist, welches seit Cromwell's und Elisabeth's Zeiten, wie jüngst Castelar bemerkt, eine „commercielle Politik" (sollte wohl besser heissen: eine Politik selbstsüchtiger Interessen) befolgte, ausbilden konnte, ganz entgegengesetzt.

Das Schutzsystem, wie es zuerst von Carey gelehrt worden ist, wurde von dem genialen Manne, der an der Spitze der Regierung des von ihm begründeten Deutschen Reiches steht, in seinem Zusammenhange mit dem grossen Entwickelungsgesetz unseres Jahrhunderts, dem sich immer mehr entfaltenden Nationalitäten-Principe, rasch erkannt und begriffen.

Der von Fürst Bismarck befolgten Schutzzollpolitik liegt der Gedanke der Hebung der heimischen Bodencultur, der Entwickelung der nationalen Production und des nationalen Wohlstandes, liegt die Ueberzeugung zu Grunde, dass nur in der eigenen Kraft das Schicksal jeder Nation ruht.

Diese Politik repräsentirt aber gleichzeitig, abgesehen von der Staatsregulirung in der speciellen Form des Zoll- und Eisenbahntarif-Schutzes, das Princip der staatlichen Coordination der andernfalls einander störenden oder ohnmächtigen wirthschaftlichen Privatkräfte, und gelangt so, jeder gesunden, individuellen Thätigkeit und Initiative berechtigten Spielraum lassend, die thunlichste Ausgleichung der Classengegensätze anstrebend, der ehrlichen Arbeit entsprechenden Lohn verschaffend, zu einer organischen, conservativen und die Staatsgewalt stärkenden, centralisirenden Gestaltung, deren Krönung das autoritative monarchische Princip bildet.

Als in Oesterreich vor Jahresfrist die Schaffung eines grossen, einheitlichen Staatsbahnnetzes auf die Tagesordnung gesetzt wurde, wurde von vielen Seiten u. A. auch auf die einem solchen Projecte hinderlichen finanziellen Schwierigkeiten und die beschränkten Mittel des Staates hingewiesen. Die Regierung hat sich, eingedenk des grossen Zweckes der Verstaatlichung der Privatbahnen und angeeifert durch die auf anderen Seiten erzielten Erfolge, durch diese Bedenken, welche ja schon vorher von ihr reiflich erwogen waren, ebenso wenig wie durch Bedenken politischer Natur von ihrem Plane, in dessen Durchführung sie Seitens des Parlamentes bisher bereitwillig unterstützt wurde, abbringen lassen.

Der mit der Verstaatlichung der Privatbahnen angestrebte Zweck ist eben nicht allein ein auf die Wahrung der gemeinwirthschaftlichen Interessen gerichteter, sondern verfolgt, wenn wir recht verstehen, gleichzeitig mit ihnen jene weitausreichenden staatspolitischen Ziele, welche wir im Vorstehenden angedeutet haben.

Denn auch in Oesterreich pocht die sociale Frage an das eherne Thor der Monarchie und des Reiches, und die Tage zählen nicht mehr zu den bestehenden, wo ein Oesterreichischer Minister das geflügelte Wort sprach: „Die sociale Frage hört in Bodenbach auf!"

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neu eröffneter Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Von der geschäftsführenden Direction des Vereins ist auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereinsstatuts allen Verwaltungen mitgetheilt worden, dass die der Königlichen Eisenbahn-Direction (linksrheinischen) zu Köln unterstellte, am 8. d. M. dem öffentlichen Verkehre übergebene, 17,3 km lange normalspurige Strecke Call-Hellenthal als Vereinsbahnstrecke zu betrachten sei.

Diese nach der Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung betriebene Strecke enthält die Stationen resp. Haltestellen Gemünd (5,9 km ab Call), Olef (9,2 km), Schleiden (12,1 km), Blumenthal (15,8 km) und Hellenthal (17,3 km). Die Haltestelle Olef ist nur für Personenverkehr eingerichtet.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Direction sind die neuen Kilometerzeiger No. 30 (Königliche Eisenbahn-Direction zu Magdeburg) und No. 90a (K. K. priv. Eisenbahn Wien-Aspang), sowie der IV. Nachtrag zum Kilometerzeiger No. 77 (K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn) und der VIII. Nachtrag zur ganzen Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern ausgegeben worden. Der im Juni 1881 ausgegebene Kilometerzeiger No. 30, sowie die im September 1881 resp. im November 1882 hierzu erschienenen Nachträge I und II, ferner der im October 1881 ausgegebene Kilometerzeiger No. 90a nebst dem im Januar 1882 ausgegebenen Nachtrag I, endlich der im März pr. ausgegebene III. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger No. 77 — werden aufgehoben und sind einzuziehen.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Die neuen Güterwagenpark-Verzeichnisse No. 4 (Königlich Bayerische Staats-Eisenbahnen), No. 5 (Königliche Eisenbahn-Direction zu Elberfeld), No. 28 (Lübeck-Büchener Eisenbahn), No. 51 (Werra-Eisenbahn nebst Wernshausen-Schmalkaldener Eisenbahn), No. 74 (Mährisch-Schlesische Centralbahn) und der II. Nachtrag zum Güterwagenpark-Verzeichniss No. 45 (Sächsische Staatseisenbahnen) sind zur Vertheilung gelangt.

Aus dem Deutschen Reich.

Gustav Mellin †.

Aus einem im „Centralblatt der Bauverwaltung" abgedruckten Nekrolog des, wie bereits erwähnt, am 28. v. Mts. entschlafenen Regierungs- und Bauraths Gustav Mellin, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirection (rechtsrheinische), entnehmen wir folgende Daten: Der Verstorbene, ein Sohn des bekannten früheren Königlich Preussischen General-Baudirectors Mellin, war zu Anfang der fünfziger Jahre als Bauführer beim Bau der Saarbrücker Eisenbahn unter dem vor kurzem verstorbenen Hähner beschäftigt. Nach Ablegung der Staatsprüfung, 1857, trat er bei der Verwaltung der Köln-Mindener Eisenbahn ein, welcher er seitdem ununterbrochen angehört hat, und zwar zunächst als Abtheilungs-Baumeister beim Neubau der Deutz-Giessener Bahn, welchen Hähner inzwischen als Dirigent übernommen hatte. Nach Vollendung dieses Baues, 1863, wurde Mellin Hülfsarbeiter bei der Direction und Vertreter des Betriebsdirectors. 1867 übernahm er selbstständig die Stelle als Bahn- und Betriebsdirector der Deutz-Giessener Bahn, während er gleichzeitig als Vertreter des Betriebsdirectors der Köln-Mindener Bahn weiter fungirte, bis er auch in diese Stelle 1873 endgültig eintrat. Bei der Verstaatlichung der Köln-Mindener Bahn trat Mellin in den Staatsdienst über und war seitdem Decernent für die technischen Betriebsangelegenheiten in der Verkehrsabtheilung. Mellin war in weiten Kreisen, namentlich in dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen bekannt und ungewöhnlich beliebt; sein vielseitiges und gründliches Wissen, sein klarer und scharfer Verstand, seine reiche Erfahrung, seine unermüdliche Arbeitskraft und namentlich seine ganz hervorragend liebenswürdige Persönlichkeit haben ihm überall zahlreiche Freunde und Verehrer erworben.

Ober-Güterverwalter W. Fischer †.

Am 26. Februar cr. ist ein im Eisenbahndienste ergrauter, treuverdienter Beamter, der in den weitesten Kreisen Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Bahnen rühmlichst bekannte, sowohl im dienstlichen, als auch im gesellschaftlichen Verkehre hochgeschätzte und beliebte Ober-Güterverwalter der Sächsischen Staatseisenbahnen Herr Wilhelm Fischer, Ritter des Königlich Sächsischen Verdienstordens, unerwartet durch den Tod aus seinem Wirken abberufen worden. Bis 2 Tage vor seinem Hinscheiden widmete er dem Dienste seine bewährte Kraft. Der Verstorbene erreichte ein Alter von 67 Jahren. Im März 1846 trat er als Bauschreiber der damaligen Chemnitz-Riesaer Bahn in den Eisenbahndienst ein, übernahm bald darauf die Stelle eines Controleurs für die Gesellschaftsanleihe und war sodann nacheinander bei den früher getrennten Königlichen Eisenbahndirectionen in Döbeln bezw. Chemnitz und Leipzig in hervorragenderen Stellungen (als Buchhalterei- und Controlevorstand) thätig, bis er gelegentlich der Vereinigung der Sächsisch östlichen und westlichen Staatsbahnlinien unter eine Königliche Generaldirection in Dresden im Jahre 1869 zum Ober-Güterverwalter ernannt wurde. In dieser Stellung nun hat er es verstanden, sich nicht nur in der Geschäftswelt, mit welcher ihn sein Beruf vielfach in Berührung brachte, das ungetheilteste Vertrauen, sondern auch bei Collegen und Untergebenen Hochachtung und Liebe zu erwerben. Sein Andenken wird daher auch stets in Ehren gehalten werden.

Aus de[illegible]tag. Die Thronrede.

Die diesmalig[illegible] wurde am 6. d. Mts. im Auftrage Sr. Maj. des Kaisers [illegible] des Reichskanzlers, Präsidenten des Reichsamt[illegible] eröffnet. Die Eröffnungsrede betont, dass [illegible] gabe des Reichstags auch für die bevorstehende [illegible] Gebiete der social-politischen Gesetzgebung liegt. „[illegible] Schritt auf diesem Gebiete", heisst es in der Rede, „besteht [illegible] der endlichen gesetzlichen Regelung der Fürsorge für die durch Betriebsunfälle verunglückten Arbeiter und deren Hinterbliebene. Nachdem auch der im Frühjahr 1882 vorgelegte Entwurf eines Unfallversicherungsgesetzes zum legislatorischen Abschluss nicht gelangt war, ist derselbe unter Berücksichtigung der aus dem bisherigen Entwickelungsgange geschöpften Erfahrungen nochmals einer sorgfältigen Prüfung unterzogen worden. Dieselbe hat zu dem Plane einer anderweiten Ausgestaltung der in Aussicht genommenen berufsgenossenschaftlichen Organisation der gewerblichen Unternehmer auf der Grundlage ausgedehnter Selbstverwaltung, sowie einer erweiterten Betheiligung der Arbeiter behufs Wahrung ihrer Interessen geführt. Die auf diese Grundlagen gestellte neue Vorlage wird Ihnen unverzüglich zugehen. Für die Erledigung derselben hat der Reichstag durch die frühzeitige Berathung des Reichshaushalts-Etats für 1884/85 die erwünschte geschäftliche Freiheit gewonnen. Nach dem Zustandekommen des Unfallversicherungsgesetzes wird es Unsere Aufgabe sein, auf entsprechender organisatorischer Grundlage eine befriedigende Ordnung der Fürsorge für die durch Alter oder Invalidität erwerbsunfähig werdenden Arbeiter anzustreben. Durch das Krankenversicherungsgesetz werden einige Abänderungen des Hülfscassengesetzes vom 7. April 1876 bedingt. Es wird Ihnen daher der Entwurf einer entsprechenden Novelle zu diesem Gesetze vorgelegt werden."

Von das Eisenbahnwesen betreffenden Berathungsgegenständen wird in der Thronrede auch die Novelle zur Actiengesetzgebung namhaft gemacht, über deren Entwurf der Bundesrath (siehe nachstehend) Beschluss gefasst hat.

Der Actiengesetzentwurf im Bundesrath.

Der Bundesrath hat in voriger Woche die Anträge seiner Ausschüsse für Handel und Verkehr und für Justizwesen zu dem Gesetzentwurf, betreffend die Commanditgesellschaften auf Actien und die Actiengesellschaften, genehmigt. Wie verlautet, haben die Ausschüsse zwar eine grosse Zahl (75) von Abänderungen des Entwurfs beantragt, von denen aber viele mehr nur eine präcisere Fassung anstreben, während eigentliche principielle Abweichungen von dem Entwurf nicht vorhanden sind. Die Bestimmung, dass die Actien sowohl bei den Commanditgesellschaften als bei den Actiengesellschaften auf einen Betrag von mindestens 1 000 *M.* gestellt werden müssen, soll aufrecht erhalten, dagegen die Bestimmung, dass bei den Actiengesellschaften die auf Inhaber lautenden Actien mindestens 5 000 *M.* betragen müssen, auf 2 000 *M.* ermässigt worden sein. Ferner ist die Bestimmung, dass für ein gemeinnütziges Unternehmen im Falle eines besonderen örtlichen Bedürfnisses der Reichskanzler nach Anhörung der Ausschüsse des Bundesraths für Handel und Verkehr und für Justizwesen die Ausgabe von Actien zu einem geringeren, jedoch mindestens 200 *M.* erreichenden Betrage zulassen könne, dahin abgeändert worden, dass diese Befugniss den Landesregierungen in Uebereinstimmung mit dem Reichskanzler zustehen soll. Eine weitere Bestimmung, dass die persönlich haftenden Gesellschafter sich mit Einlage zu betheiligen haben, welche zusammen mindestens den zehnten Theil des Gesammtcapitals der Commanditisten darstellen, ist zwar beibehalten worden, jedoch mit dem mildernden Zusatze, dass, wenn das Gesammtcapital 3 000 000 *M.* übersteige, für den übersteigenden Betrag die Betheiligung der persönlich haftenden Gesellschafter mit dem zwanzigsten Theil genüge. Schon aus diesen wenigen Abänderungsanträgen der Ausschüsse ist ersichtlich, dass letztere die Aussetzungen an dem Entwurf, welche sich nach dessen Veröffentlichung alsbald in der Presse, namentlich in der der Börse nahestehenden, laut machten, nicht unberücksichtigt gelassen haben.

Preussische Staatsbahnen.

Nach dem Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands hat ein Reisender, welcher in Folge Verspätung ein Fahrbillet nicht mehr hat lösen können und hiervon unaufgefordert dem Schaffner sofort bei dessen Erscheinen Mittheilung macht, Anspruch auf Beförderung gegen Nachlösung des erforderlichen Billets auf der nächsten Station, welche genügenden Aufenthalt bietet, und gegen Zahlung eines Zuschlages von 1 *M.* Auf den Preussischen Staatsbahnen soll aber künftig in Fällen, in welchen Reisende verspätet mit einer Nachbarbahn oder einem Anschlusszuge ankommen und aus diesem Grunde keine Zeit zum Lösen

von Billets für die Weiterfahrt mehr haben, von Nacherhebung des Strafgeldes von 1 ℳ. abgesehen werden.

Personal-Aenderungen.

Zu den in den vorigen Nummern mitgetheilten, am 1. März eingetretenen Personal-Aenderungen bei den Preussischen Staatsbahnen haben wir noch folgende nachzutragen: Der Appellationsgerichtsrath a. D. Schmidt, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirection in Breslau und der Regierungsbaumeister Wernich, Mitglied der Königlichen Direction der Breslau-Freiburger Eisenbahn, sind zu Regierungs- und Bauräthen ernannt worden.

An Stelle des verstorbenen Geh. Regierungsrath Mellin ist gutem Vernehmen nach der Königliche Regierungs- und Baurath Nettelbeck vom Betriebsamt Berlin (Berlin-Magdeburg) zum Mitgliede der Königlichen Eisenbahndirection Köln (rechtsrhein.) ernannt worden, während der im Ministerium der öffentlichen Arbeiten beschäftigte Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector Schneider an Stelle von Herrn Nettelbeck tritt.

Deutscher Handelstag.

Das Präsidium des Deutschen Handelstages ladet zum zwölften Handelstage am 2. und 3. April d. J. im Bürgersaale des Berliner Rathhauses ein. Die Tagesordnung enthält unter Anderem den Gesetzentwurf über die Commanditgesellschaften (Referent: Herr Generalconsul Russell, Geschäftsinhaber der Discontogesellschaft), ferner das Reichsstempelgesetz vom 1. Juli 1881 (Referent: Herr Präsident a. D. und Director der Deutschen Bank Jonas) und die Ladescheine im Eisenbahnfrachtverkehr (Referent: Herr Commerzienrath Michel-Mainz).

Reform des Actienrechts.

Für die Berathung der Reform des Actienrechts auf dem Deutschen Handelstag hat der bleibende Ausschuss folgenden Antrag gestellt:

1. Der Deutsche Handelstag erkennt an, dass eine Reform der gegenwärtigen Gesetzgebung über die Actiengesellschaften u. s. w. namentlich nach der Richtung als angezeigt erscheint, dass für die Gesellschaftsgründung eine grössere Offenlegung des Sachverhalts und eine rechtlich scharf umgrenzte Verantwortlichkeit zu schaffen ist. Die hierauf abzielenden Bestimmungen des vorliegenden Entwurfs bedürfen indess im Einzelnen wesentlicher Modificationen, wenn sie den beabsichtigten Erfolg sichern und nicht andererseits schädlich wirken sollen.

2. Der Deutsche Handelstag hält es sodann für äusserst bedenklich, dass der Gesetzentwurf in seinen Bestimmungen über die Verwaltung der Actiengesellschaften von einem Geiste des Misstrauens gegen die Organe der Gesellschaften (Vorstand, Aufsichtsrath und Generalversammlung) geleitet wird. Dieses Misstrauen muss dazu führen, dass es an den persönlichen und sachlichen Voraussetzungen für einen guten und stetigen Gang der Verwaltung fehlen wird, und dass also gerade diejenigen Interessen geschädigt werden, welche man zu schützen vermeint.

3. Der Deutsche Handelstag erklärt hiernach eine Umarbeitung des Entwurfs in den angedeuteten Richtungen für erforderlich. Er fühlt sich um so mehr verpflichtet, dieselbe zu beantragen, als von dem Inkrafttreten des Entwurfs, wie er jetzt vorliegt, eine äusserst bedenkliche Lähmung des Unternehmungsgeistes und des gesammten Volkswohlstandes, somit vor Allem eine wesentliche Verschlechterung der Lage der arbeitenden und erwerbenden Classen zu befürchten ist. Zufolge einer wirthschaftlichen und technischen Entwickelung, welche unabhängig von der staatlichen Gesetzgebung sich vollzieht, kann eine grosse Zahl von Unternehmungen nicht mehr durch Einzelne, sondern nur noch durch die Verbindung grosser Capitalassociationen mit der zur Leitung berufenen Intelligenz begründet und concurrenzkräftig erhalten werden. Demzufolge erscheinen alle Massregeln der Gesetzgebung, durch welche diese Formen der wirthschaftlichen Thätigkeit vorzugsweise ungünstig behandelt werden, um so bedenklicher, als die Entwickelung des Gesellschaftsrechts seither nicht zu Gestaltungen geführt hat, welche den verschiedenartigen Bedürfnissen der gewerblichen Association besser entsprechen.

Bekanntlich hatte ein Rundschreiben des Handelstags-Präsidiums vom 12. November vorigen Jahres an die Mitglieder des Handelstages gutachtliche Aeusserungen derselben über den Gesetzentwurf hervorgerufen und es haben dieser Aufforderung nicht weniger als 70 Handelskammern resp. Corporationen durch mehr oder weniger ausführliche Gutachten entsprochen. Dieselben sind in einem übersichtlich geordneten Bericht zusammengestellt worden.

Der bleibende Ausschuss schlägt eine ihrem Inhalte nach ablehnende Resolution, beziehungsweise eine gänzliche Umarbeitung des Entwurfs vor.

Die 3. Berathung des Haupt-Eisenbahnetats.

Bei der in der Sitzung des Abgeordnetenhauses am 3. März fortgesetzten dritten Berathung des Gesetzentwurfes, betreffend die Feststellung des Staatshaushaltsetats für das Jahr vom 1. April 1884/85 wurde der Etat der Eisenbahnen ohne Debatte genehmigt.

Preussischer Nachtragsetat.

Der Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Feststellung eines Nachtrages zum Staatshaushaltsetat für das Jahr vom 1. April 1884/85, welcher am 23. v. Mts. dem Hause der Abgeordneten zuging, balancirt in Einnahme und Ausgabe mit 17 696 808 ℳ. (und zwar dauernde Ausgaben 17 315 608 ℳ. und einmalige Ausgaben 381 200 ℳ.). Den Hauptantheil der Einnahmen dieses Nachtragsetats hat die Eisenbahnverwaltung für diejenigen Eisenbahnen, deren Verstaatlichung in der gegenwärtigen Session beschlossen worden, aber in dem vorher aufgestellten Etat noch nicht berücksichtigt werden konnte.

Die Ueberschüsse sind veranschlagt bei: der Oberschlesischen Bahn auf 15 150 000 ℳ., der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn auf 2 162 922 ℳ., der Rechten-Oder-Uferbahn auf 5 059 500 ℳ., der Posen-Creuzburger Bahn auf 823 293 ℳ., der Altona-Kieler Bahn auf 1 852 094 ℳ., zusammen auf 25 047 809 ℳ.

Davon kommen in Abzug die bisherigen Staatsantheile an den Betriebsergebnissen der Oberschlesischen und der Stargard-Posener Eisenbahn mit 4 921 156 ℳ. resp. 408 578 ℳ., zusammen 5 329 734 ℳ., ferner die Eisenbahnabgaben in Höhe von 2 036 267 ℳ., so dass eine Einnahme von 17 618 808 ℳ. verbleibt, welche sich durch die Gebühren für Eintragungen in das Staatsschuldbuch um 15 000 ℳ., nämlich auf die Eingangs angegebene Summe von 17 696 808 ℳ. erhöht.

Zur Attachirung von Bautechnikern an diplomatische Vertretungen im Ausland.

Wie wir seiner Zeit (siehe No. 94 S. 1269 vor. Jahrg.) mittheilten, sind in dem von dem Hause der Abgeordneten inzwischen in dritter Lesung angenommenen Etat der Bauverwaltung für 1884/85 die Mittel für die Entsendung eines dritten Technikers vorgesehen, welcher der Deutschen Botschaft in London beigegeben werden soll. Zur Zeit befinden sich, wie das „Centralbl. der Bauverw.“ berichtet, in gleicher Stellung der Regierungs- und Baurath Lange in Washington und der Wasserbau-Inspector Pescheck in Paris, welche in ihren früheren dienstlichen Stellungen vornehmlich auf dem Gebiete des Wasserbaues und Ingenieurwesens thätig gewesen sind. Mit der Wahrnehmung des Amtes eines technischen Attachés in London soll nun der Regierungs- und Baurath Lange betraut und die Attachéstelle in Washington dieses Mal einem Architekten, und zwar dem Bauinspector Hinckeldeyn in Berlin übertragen werden, welcher gegenwärtig als Hülfsarbeiter im technischen Büreau der Bauabtheilung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten und gleichzeitig als Mitredacteur des „Centralblattes der Bauverwaltung“ thätig ist. Vor Antritt seiner neuen Stellung wird derselbe im Auftrage des Ministers der öffentlichen Arbeiten eine längere Reise durch Spanien und Portugal unternehmen, um die Monumentalbauten der Iberischen Halbinsel und auch die neueren Bauausführungen daselbst zu besichtigen und darüber Bericht zu erstatten. In die Redaction des „Centralblattes soll an seine Stelle der Regierungs-Baumeister und Docent an der technischen Hochschule in Berlin, Karl Schäfer, berufen werden.

Die Zahnradbahn von Rüdesheim nach dem Niederwald.

Der Gemeinderath in Rüdesheim hat die Anlage einer vom Staatsbahnhof (bei der Brömserburg) daselbst ausgehenden und unter Umgehung der Stadt nach dem Niederwald führenden Zahnradbahn als schädlich für die Bewohner Rüdesheims abgelehnt. Es wird deshalb die bereits concessionirte östliche, die Stadt Rüdesheim durchschneidende längere Linie vom Adlerthurm aus gebaut. Nach Beschluss der Regierung in Wiesbaden soll die Bahn vorläufig hinter dem Niederwald-Tempel endigen, bis die projectirte Freitreppe zu dem Denkmal erbaut ist. Die Erdarbeiten haben bereits begonnen, die Maschinenfabrik Esslingen, welche die Wagen, Locomotiven und die Zahnstange liefert (siehe No. 7 S. 90) hat für die in der Stadt (der Grabenstrasse) zu legende Trace eine neue Zahnstange construirt. Die Eröffnung der Bahn wird voraussichtlich am 26. Mai d. J. erfolgen können.

Eisenbahn Deutsch-Crone-Stargard.

Die Königliche Eisenbahndirection zu Bromberg hat die Genehmigung zu den generellen Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Deutsch-Crone nach Stargard in Pommern, beziehungsweise nach Arnswalde unter Zugrundelegung der südlichen Linienführung Crampe-Neuwedell-Reetz-Stargard in Pommern bezw. Reetz-Arnswalde erhalten.

Secundärbahn Warburg-Volkmarsen-Arolsen.

Die Königliche Eisenbahn-Direction in Elberfeld ist mit Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Warburg über Volkmarsen nach Arolsen beauftragt worden.

Frankirung im Frachtverkehr nach Spanien.

Die Kaiserliche Generaldirection der Elsass-Lothringischen Eisenbahnen hat ihre Expeditionen angewiesen, bei Auflieferung

von Francosendungen nach Spanien den Versendern bemerklich zu machen, dass die Frankirung nur in dem Falle durchführbar ist, wenn von der Französischen Grenzstation (Petit Croix etc.) directe Tarifsätze für die betreffende Sendung bis zur Spanischen Bestimmungsstation bestehen. In diesem Falle rechnet die Französische Grenzstation die Frankaturnote mit der vollen Fracht sogleich auf die diesseitige Grenzstation zurück. Existiren dagegen directe Tarifsätze nicht, so wird die Sendung ohne Beachtung der Frank aturnote in Ueberweisung weiter expedirt und die Gesammtfracht vom Empfänger erhoben.

Halle-Sorau-Guben.

In Sachen der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn erfährt die „Magdeb. Z.", dass die Berliner Handelsgesellschaft denjenigen Interessenten, welche ihre Stamm-Prioritätencoupons behufs deren Conversion eingeliefert hatten, anheimgegeben hat, diese Coupons trotz der veränderten Sachlage vorläufig noch nicht zurückzunehmen, weil die Bank beabsichtigt, zur Wahrung der Ansprüche dieser Coupons im Falle der Verstaatlichung des Unternehmens Schritte zu thun. — Das bestätigt die Nachricht, nach welcher in der Generalversammlung versucht werden wird, eine Entschädigung für diese Coupons durchzusetzen.

Im „Berl. Act." wird die Ansicht entwickelt, dass die Dividendenscheine, so lange ihre Zahlung nicht angeordnet ist, keinen selbstständigen Rechtsanspruch begründen. Es wird dort deducirt: „Nur die Besitzer der Actien und der Stamm-Prioritätsactien sind Theilhaber der Gesellschaft; nur diese entscheiden über die Geschicke der Gesellschaft. Den Besitzern der einzelnen Coupons aber steht ein Klagerecht wider die Gesellschaft nicht zu; sie können den Besitzern der Actien und Stamm-Prioritätsactien nicht wehren, auf die Fortsetzung des Geschäftsbetriebes durch einen Verkauf zu verzichten. Denn die Dividendenscheine sind, rechtlich betrachtet, nach Handelsgesetz und nach Statut nur Theile der Actien und Stamm-Prioritätsactien; es ändert daran nichts, dass sie aus irgend einem Grunde nach einer bestimmten Zeit im Börsenverkehr nicht mehr mitgeliefert werden, und dass deshalb Actien resp. Stamm-Prioritätsactien und Dividendenscheine nicht immer in einer Hand vereinigt bleiben. Die Rechte der Dividendenscheine werden in der Generalversammlung von den Besitzern der Actien resp. Stamm-Prioritätsactien sonach mit vertreten. Wollte man annehmen, dass der Besitzer eines Dividendenscheins aus vergangenen Jahren selbstständig den Verkauf der Bahn hindern, die Fortsetzung des Geschäftes bis zur Einlösung desselben fordern könne, so müsste man consequenter Weise auch Demjenigen, in dessen Besitz zufälligerweise der Dividenschein eines künftigen Jahres gelangt ist, stamme derselbe nun von Stamm-Prioritätsactien oder gar von Actien, das Recht zusprechen, die Fortsetzung der Geschäfte bis zur Zahlung, resp. bis zur Werthloserklärung zu verlangen. — So stellt sich nach unserer Anschauung die Rechtsfrage, deren endgiltige Entscheidung, das ist selbstverständlich, allerdings nur dem Reichsgerichte zukommt."

Wenn man auch vom rechtlichen Standpunkte diese Ansicht theilt, so möchte dieselbe doch der Billigkeit schwerlich entsprechen.

Secundärbahnenvorlage im Grossherzogthum Hessen.

Der nunmehr erschienene Bericht des Finanzausschusses zweiter Kammer über die neue Secundärbahnenvorlage weicht, wie der „Frankf. Ztg." aus Darmstadt berichtet wird, in seinen Propositionen wesentlich von den Vorschlägen der Regierung ab. Allerdings kann man hierbei nicht von einheitlichen Beschlüssen sprechen, denn während die Majorität nur sechs Strecken bauen lassen will, fügt die Minorität — die beiden Rheinhessischen Mitglieder — noch weitere drei hinzu, die in dem Gesetzentwurf überhaupt keinen Platz gefunden haben. Jene besagten sechs Nebenbahnen sind: Stockheim-Gedern, Nidda-Schotten, Eberstadt-Pfungstadt, Reinheim-Reichelsheim, Osthofen-Westhofen, Sprendlingen-Wöllstein. Conform den Regierungsvorschlägen sollen die drei ersten vom Staat, die drei letzten in erster Reihe von Privatunternehmern übernommen werden, doch während hier die zu leistenden Staatszuschüsse von 220 000 *M.*, bezw. je 80 000 *M.* dieselben bleiben, sind dort die Geldbeiträge der Interessenten von 40 000 *M.*, bezw. je 25 000 *M.* im ersten Fall auf 30 000 *M.* vermindert worden. Dazu kommt die weitere Eventualität, dass auch die Linien Reinheim-Reichelsheim, Osthofen-Westhofen, Sprendlingen-Wöllstein von Staatswegen hergestellt und betrieben werden sollen, wofern sich binnen Jahresfrist kein Entrepreneur meldet und die Adjacenten 50 000 *M.*, bezw. je 25 000 *M.* zu den Kosten (ausser dem Gelände) beisteuern wollen. Ganz aus dem Project des Ausschusses würden demnach die Routen: Hungen-Laubach und Ranstadt-Niederwöllstadt (resp. Friedberg) die nur zwei Stimmen für sich hatten, wegfallen, weil für die erste kein Bedürfniss vorliege und betreffs der zweiten die in Betracht kommenden Verkehrs- und finanziellen Verhältnisse noch unaufgeklärt lägen. Der gesammte Ausschuss beantragt schliesslich noch, die den Communalverbänden etc. auferliegenden Geldbeiträge zu 5,03 pCt. aus Staatsfonds zuzuschiessen, so dass die Vorschüsse in 41 Jahren heimgezahlt sein würden. Die weiteren drei Projecte der beiden Rheinhessischen Mitglieder sind: Gau-Odernheim-Alsheim (event. Guntersblum), Und,enheim-Oppenheim (resp. Nierstein), Nieder-Ingelheim-Nieder-Olm. die bei Staatszuschüssen von 200 000 *M.*, bezw. 160 000 *M.*, bezw 240 000 *M.* in erster Linie von Privatunternehmern gebaut werden sollen, aber in zweiter Linie (Mangels eines solchen binnen Jahresfrist) auf Staatskosten, wofern die Interessenten-Geldbeiträge von 48 000 *M.* bezw. 40 000 *M.*, bezw. 50 000 *M.* (immer ausser dem Gelände zur Verfügung stellen.

Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahngesellschaft.

In das Handelsregister des Grossherzoglich Mecklenburgisch-Strelitzschen Amtsgerichts Friedland ist eine neue Eisenbahngesellschaft unter obiger Firma eingetragen worden. Die Bahn wird als Secundärbahn gebaut. Das Grundcapital der Gesellschaft beträgt 1 372 000 *M.* und zerfällt in 637 000 *M.* Prioritäts-Stammactien à 500 *M.*, in 245 000 *M.* Stammactien Litt. A à 500 *M.* und in 490 000 *M.* Stammactien Litt. B à Stück ebenfalls 500 *M.* Die Bahn findet in Neubrandenburg Anschluss an die Mecklenburgische Friedrich-Franzbahn und an die im November in Betrieb tretende Mecklenburgische Südbahn, mit welcher sie wohl in engerem Contact steht.

Transport von Putzwolle auf Eisenbahnen.

Im Reichs-Eisenbahnamt ist wiederum eine Denkschrift ausgearbeitet worden, welche eine Abänderung der in einer Anlage zum Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands enthaltenen Bestimmungen über die Beförderung gebrauchter Putzwolle zum Gegenstand hat. Ein in neuerer Zeit zur Kenntniss des Reichs-Eisenbahnamtes gelangter Fall, in welchem trotz Anwendung der gedachten Bestimmungen die Selbstentzündung einer Sendung gebrauchter Putzwolle vorgekommen war, legte die Erwägung nahe, ob etwa im Interesse der Betriebssicherheit auf die Festsetzung weitergehender Schutzmassregeln für den Transport der durchschnittlich sehr stark mit Oel getränkten Putzwolle Bedacht zu nehmen sein möchte. Eine Umfrage bei den Eisenbahnverwaltungen Deutschlands hat ergeben, dass wiederholt eine Selbstentzündung solcher Putzwolle vorgekommen ist. Auch die Preussische technische Deputation für Gewerbe hat die Unzulänglichkeit der gegenwärtigen Bestimmungen für den Transport gebrauchter Putzwolle anerkannt und sich dahin geäussert, dass eine grössere Sicherheit nur durch den Abschluss der Luft bei Verpackung der fraglichen Sendungen herbeigeführt werden könne. Das Reichs-Eisenbahnamt befürwortet daher eine Aenderung der bezüglichen Bestimmungen dahin, dass gebrauchte Putzwolle nur in festen, dichtverschlossenen Fässern, Kisten oder sonstigen Gefässen zum Transport zugelassen werde.

Nürnberg-Fürther Ludwigs-Eisenbahn.

Dem uns vorliegenden Geschäftsbericht pro 1883 entnehmen wir, dass die gesammten Einnahmen 301 762 *M.* (1882 287 886 *M.*), die gesammten Ausgaben 245 447 *M.* (1882 229 852 *M.*) betragen, der Ueberschuss also 56 316 *M.* (1882 58 033 *M.*) gegen veranschlagte 42 550 *M.* beträgt. Die Generalversammlung genehmigte die Vertheilung einer Superdividende von 24 *M.* für jede Actie nach vorgängig bezahlten 12 *M.*, so dass sich, wie schon gemeldet, das Erträgniss pro 1883 wie im Vorjahre auf 21 pCt. stellt. Aus dem Ueberschusse werden 10 656 *M.* der Reserve überwiesen, welche sich auf 29 408 *M.* beläuft, 1 002 *M.* dem Erneuerungsfonds, der mit 22 131 *M.* abschliesst. Auf neue Rechnung werden 13 836 *M.* (1882 15 554 *M.*) übertragen. Das Actiencapital beträgt 303 429 *M.* Der Werth des Mobiliar- und Immobiliar-Vermögens ist mit 1 185 908 *M.* angegeben.

Breslauer Strassen-Eisenbahn.

Der Geschäftsbericht pro 1883 weist eine Zunahme an Betriebslänge der Gleise um 0,522 km und damit eine Erhöhung der letzteren auf 20,219 km auf. Es sind Concessionirungen von ein Paar weiteren Linien erfolgt, die im Laufe des Jahres gebaut werden sollen; für dieselben ist die Verwendung eisernen Oberbaues nach System Démerbe in Aussicht genommen.

Der Pferdebestand war im Mittsl 194, die Anzahl der Wagen (Einspänner) 54; die durchschnittliche Tagesleistung der Pferde 20,87 km; befördert wurden im Ganzen 5 195 673 Personen; das Maximum einer Woche war dabei 140 065 Personen, das Minimum 72 957 Personen.

Die Gesammteinnahme aus dem Personenverkehr erreichte 576 096 *M.* und es verblieb ein Reingewinn von 182 216 *M.* Auf demselben lastet eine conventionelle Abgabe an die Stadt von 32 405 *M.*; das Actiencapital von 2 000 000 *M.* verzinste sich mit 6¼ pCt.

Crefelder Strassenbahn.

Wie der „B. B.-C." vernimmt, hat das Bankhaus von Erlanger & Söhne in Frankfurt a/M. die Crefelder Strassenbahn von den Erbauern und bisherigen Besitzern derselben, der Firma Reimer & Masch in Berlin, um den Preis von 1 400 000 *M.* erworben. Die Crefelder Strassenbahn soll von der genannten Frankfurter Bankfirma in den Besitz einer Actiengesellschaft übergeführt werden, deren Actien angeblich zur Emission gebracht werden sollen.

Glühlichtbeleuchtung des Schnelldampfers „Werra".

Der Schnelldampfer „Werra" des Norddeutschen Lloyd in Bremen, welcher heute in See gegangen ist, hat in allen seinen Räumen elektrische Glühlichtbeleuchtung erhalten, und zwar besteht dieselbe aus ca. 300 Edison-Lampen. Zur Stromerzeugung dienen zwei speciell für Schiffsbeleuchtung gebaute Edison-Dynamomaschinen für je 150 Glühlampen, welche durch zwei verticale Compound-Dampfmaschinen direct angetrieben werden. Die von der Deutschen Edison-Gesellschaft hergestellte Einrichtung ist am Bord des Dampfers in Southampton von deren Vertreter Herrn Marine-Ingenieur C. Abendroth in Hamburg mit grosser Sorgfalt installirt worden. Die Vermuthung ist gerechtfertigt, dass man sich sehr bald allgemein zur Einführung der elektrischen Glühlichtbeleuchtung auf den Passagierdampfern entschliessen wird.

Grosse Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft.

Wie schon mitgetheilt, beträgt die Dividende der Grossen Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft für das Geschäftsjahr 1883 9¾ pCt. Die hauptsächlichen Ziffern stellen sich, verglichen mit denen des Vorjahres, wie folgt:

	1882	1883
Einnahme	7 247 219	7 836 201
Betriebsausgaben	3 975 225	4 160 126
Zinsen und Coursgewinne	101 950	58 060
Abschreibungen	879 279	1 205 242
Gewinnantheile der Stadt Berlin	359 985	389 100
Pflasterrente der Stadt Berlin	165 115	176 564
Dividende	8½ pCt.	9¼ pCt.

Die Einnahmen der Grossen Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft haben sich seit Eröffnung der ersten Strecke wie folgt entwickelt:

1873	123 801 ℳ	1879	4 557 154 ℳ
1874	863 291 „	1880	5 911 951 „
1875	2 146 448 „	1881	6 683 646 „
1876	3 066 843 „	1882	7 247 219 „
1877	3 567 880 „	1883	7 836 201 „
1878	3 747 429 „		

Das Procentualverhältniss der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen hat sich im Verlaufe der letzten Jahre wie folgt gestellt: pro 1878 54,7, pro 1879 53,9, pro 1880 54,4, pro 1881 55,4, pro 1882 54,8, pro 1883 53,1. Das Procentualverhältniss der Betriebsausgaben war also für das Jahr 1883 das günstigste seit sechs Jahren, was zum Theil auf Rechnung der billigen Futterpreise zu setzen ist. Die Stadt Berlin hat seit Bestehen des neuen Vertrages folgende Beträge an „Gewinn-Antheil" und „Pflasterrente" von der Grossen Berliner Pferdeeisenbahn bezogen:

1880	399 981 ℳ
1881	463 971 „
1882	525 100 „
1883	565 664 „
zusammen	1 954 716 ℳ

Insgesammt hat die Stadt mithin in 4 Jahren ca. 11½ pCt. vom jetzigen Actiencapital als Gewinn-Antheil bezogen. Für's Jahr 1883 bezieht sie allein ca. 3⅓ pCt. vom Actiencapital als Gewinnbetheiligung. Ohne diese Belastung durch die Stadt würde die Dividende also ca. 13 pCt. betragen.

Aus dem Ausland.

Belgien. Lierre-Turnhout. In Folge Ankaufes dieser Linie hatte sich zwischen der Gesellschaft und der Regierung ein Rechtsstreit entwickelt; die Gesellschaft beanspruchte nämlich ausser dem Capital von 4 300 000 Frcs. Seitens des Staates die Bezahlung des rollenden Materials und des zum Betrieb nöthigen Inventars.

Der Process wurde von dem Tribunal zu Turnhout zu Gunsten der Gesellschaft entschieden und ein Beschluss des Appellhofes zu Brüssel vom 18. Juli 1882 bestätigte diesen Spruch, indem er erklärte, dass das Rollmaterial, Inventar etc. nicht einen Theil derjenigen Eigenthumsstücke bilde, welche die Gesellschaft dem Staate Kraft Art. 51 der Vertragsbedingungen zu überliefern habe. Da schliesslich das Cassationsgesuch wider ebengenannten Beschluss zurückgewiesen worden ist, so bleibt, wie der Referent der Parlaments-Commission berichtet, eben nur übrig, für die vom Staat in Besitz genommenen bezüglichen Gegenstände Entschädigung zu zahlen. Die Höhe derselben beziffert die Commission auf ungefähr 247 000 Frcs. und schlägt vor, diesen Betrag in das Extraordinarium des Budgets pro 1884 bei dem Entwurf desselben aufzunehmen.

Frankreich. Tarifarisches. Ein Circular des Ministers der öffentlichen Arbeiten, d. d. 26. Januar, fordert die Handelskammern auf, ihre Wünsche in Bezug auf wichtige Tariffragen zu äussern und stellt als solche die nachstehenden drei Fragen:

1. Welche Eisenbahn-Frachtsätze beeinträchtigen zum Nachtheil der nationalen Production die volkswirthschaftlichen Grundsätze unseres Zollsystems, indem sie den Auslandswaaren diesseitige Märkte unter günstigeren Bedingungen erschliessen, als dies durch anderweitige Transportweise geschieht?

2. Welche Transittarife sind diejenigen, deren Sätze (unter den von den Gesellschaften veröffentlichten Bedingungen) auf den Export inländischer Producte angewendet werden müssen?

3. Welche Massregeln bezüglich der Transittarife sind zu ergreifen, um den Waarenumsatz unserer Häfen auszudehnen?

Spanien. Provinz Oviedo. In den nördlichen Provinzen ist eine grosse Rührigkeit bemerkbar, welche eine Erweiterung des Bahnnetzes erstrebt: so beabsichtigt nach der „Revista Mercantil" die Provinz Oviedo eine Anleihe von 12½ Millionen Pesetas aufzunehmen, um damit den Bau von Secundärbahn- und Tramwaylinien zu subventioniren.

Baskische Bahnen. Die „Gaceta" veröffentlicht die Constituirungsverhandlungen der Vazcongados-Eisenbahngesellschaft (Baskische Prov.). Die vom 9. Juli pr. datirende Concession betrifft den Bau einer Linie von Vittoria nach San Sebastian mit einer Abzweigung zur Linie von Bilbao. Sitz der Gesellschaft ist Madrid; das Gesellschaftscapital beträgt 34 Millionen Pesetas, von denen 20 in 40 000 Actien à 500 Pesetas und 14 Millionen in Obligationen bestehen. Auf die 40 000 Actien sind 2 000, welche die erste Serie bilden, als durch die Gründer der Gesellschaft gezeichnet erklärt.

Madrid-Saragossa-Barcelona. Diese Gesellschaft wurde im December 1881 mit einem Capital von 100 Millionen Pesetas in 100 000 Actien constituirt. Das Unternehmen umfasst: 1. die Eisenbahn Valls-Villanueva und nach Barcelona, 97 km lang, im Betriebe; 2. die Linie Saragossa-Val de Zafran, 70 km lang, gleichfalls im Betriebe; 3. die Linie von Madrid nach Roda (Anschluss an Valls-Villanueva und Barcelona), 544 km lang, von welchen 30 km zwischen Roda und Reus im Monat Mai cr. für den Betrieb eröffnet werden; 4. die Linie Val de Zafran-Gargallo, 58 km, von denen 10 km zwischen Puebla und Sampor in Bauangriff genommen sind; 5. die Ausbeutung verschiedener Kohlenlager in dem Aragonischen Becken; 6. den Abbau verschiedener Erzgänge mit silberhaltigem Blei, welche neuerdings bei Argentera, Provinz Tarragona, entdeckt worden sind.

Das erste Betriebsjahr ergab für die Linie Valls-Villanueva und Barcelona 17 378 Pes. Ertrag pro Kilometer. — Die Gesellschaft hat noch 500 km zu bauen; ihre sämmtlichen Concessionen sind permanente und von allen Lasten freie, mit Ausnahme der Linie de Valls. Auf letztere sind 60 000 Obligationen eingetragen, von welchen jedoch nur 10 000 begeben sind.

Italien. Como-Laveno. Die Gesellschaft für Bau und Betrieb des Ergänzungsnetzes hat neuerdings der regierungsseitigen Genehmigung das endgültige Project einer über Malnate und Varese führenden Bahn 4. Kategorie von Como nach Laveno unterbreitet.

Diese zu erbauende Linie wird ca. 51—53 km lang werden und nach dem Project einen Aufwand von 9 850 000 L. erfordern, d. i. pro Kilometer 190 000 L. rund. Die stärkste Steigung wird 2,2 pCt., die kleinste Curve zwischen Como und Malnate 200 m, zwischen Malnate und Laveno 250 m Radius betragen.

Schweiz. Der Bundesrath, welcher sich mit einem Reformtarif für den Gütertransport beschäftigt, hat nach dem Wunsche des Schweizer Vereines für Handel und Gewerbe eine bezügliche Anfrage gestellt.

Die grösseren Eisenbahngesellschaften (mit Ausnahme der Schweizer Westbahn) haben die behördlichen Vorschläge gutgeheissen und behufs grösserer Erleichterung des internationalen Verkehres noch besonders alles dasjenige empfohlen, was die Schweizer Tarife den Deutschen näher bringen könnte. Dagegen hat die gewerbliche Vereinigung zu Genf die Nachtheile auseinandergesetzt, welche die vorgeschlagenen Ermässigungen für Genf im Gefolge haben würden.

Russland. Der Staatsrath hat endgültig den Vorschlag des Ministers der öffentlichen Arbeiten genehmigt, dahin zielend, im nächsten Frühjahr mehrere Eisenbahnlinien in Bauangriff zu nehmen. Diese sind: Siedlce-Malkima, Luniniec-Homel, Baranowice-Bialystok und Jekaterinenburg-Tjumen, zu welchem Zweck für das laufende Jahr die Summe von 5 850 000 Rubel Verwendung finden soll.

Die beregten Linien soll der Staat bauen und betreiben.

Grossbritannien. Aus einer Mittheilung des „Board of Trade" geht hervor, dass die auf Eisenbahnen, Tramways, Canäle etc. bezüglichen Gesetzentwürfe, welche in gegenwärtiger Session dem Parlament vorgelegt sind und werden, sich auf 207 belaufen (gegen 221 in der vorjährigen Session). Unter diesen 207 Entwürfen beziehen sich 119 auf Canalbauten, 30 auf Tramways, 18 auf Anlagen für Gas, Elektricität etc. und 30 auf Wasserleitungen. Die bereits bestehenden Eisenbahngesellschaften sind an 101 Projecten (gegen 96 in 1883) betheiligt, welche 409 Meilen (Englische) neuer Eisenbahnen im Anschluss an die bestehenden Netze betreffen; im Vorjahr waren es 623 Meilen. Ferner sind 48 Anträge, auf 636 Meilen Bahn bezüglich, von neuen Gesellschaften gestellt worden. Das für alle Ausführungen des Baues dieser projectirten Linien erforderliche Capital beträgt 67 280 666 £ (gegen 94 342 749 £ in 1883); in den Beträgen für das Jahr 1884

sind enthalten: 60 968 195 £ für Eisenbahnen, 3 747 910 £ für Tramways, 590 411 £ für Gasanlagen etc. und 1 974 150 £ für Wasserleitungsbauten.

Die Metropolitan-Gesellschaft will ihr Netz in einem derartigen Verhältniss erweitern, dass es für sich allein ein Capital von 2 116 000 £ erfordert; es handelt sich um eine Linie von Edgware Road Station zur Parlaments-Strasse unterhalb Hyde-Park. Die bereits bestehenden Gesellschaften wollen zusammen 21 802 736 £, die neuen 39 166 059 £ auf Bauten verwenden. Die 30 auf Tramways bezüglichen Projecte werden für 173 Meilen Wegelänge ein Gesammtcapital von 3 747 910 £ erfordern; obwohl Anzahl und Ausdehnung der Projecte geringer ist, als im Vorjahr, würde die bezügliche Ausführung eine Mehrausgabe von 911 360 £ erfordern. Unter den 48 Projecten für Gas- und Wasseranlagen etc. beziehen sich 7 auf beide Gegenstände zugleich, 30 auf Gas allein; diese 48 Projecte sollen 2 564 561 £ in Anspruch nehmen, gegen 3 137 500 £ im Vorjahr.

Was schliesslich elektrisches Licht anbelangt, so sind in diesem Jahr nur 4 Gesuche um die vorläufige Genehmigung und für ein Capital von 66 000 £ eingegangen, gegenüber 106 Gesuchen und einem betreffenden Capital von 2 752 778 £ in 1883.

(„Moniteur des int. mat.“ No. 7 et 9 de 1884.) St.

Amerikanische Correspondenz.

Bahnhofsrestaurationen.

Aus dem „Texas Shiftings“ ist in die „Railr. Gaz.“ folgender humoristischer Nothschrei übergegangen, der kein besonders anziehendes Bild von dem Comfort in den Bahnhofsrestaurationen in Amerika giebt:

Von allen schädlichen Einrichtungen dieses Landes ist das „Eisenbahn-Frühstücksbuffet“ (Railr. lunch counter) die verderblichste, schändlichste und unrühmlichste. Sie hat durchaus nicht Schritt gehalten mit den Verbesserungen der Zeit. Du näherst Dich wohl hoffnungsvoll dem Buffet — besonders einem von Dir früher nie besuchten — verlässt es aber in Verzweiflung. Du erkletterst einen der hohen Sessel, geräthst dann wohl mit den Aermeln Deines Rockes in eine auf dem Tische verbreitete Fettlache, und wirst dann allerdings getröstet durch die glänzende Nickel-Kaffeekanne und den an der Wand hängenden Preiscourant, welcher verkündet: Kaffee 10 Cts., Lammschnitte 15 Cts., Pasteten aller Art 10 Cts., Austern aller Art 15 Cts. u. s. w. Der einzige bedienende Mann mit mürrischer, lebensmüder Miene tritt mit schmutziger Schürze auf. Ertheilst Du ihm einen Auftrag, so macht er zwar sehr lebhaft den Versuch, das Verlangte zu holen, wird aber zurückgehalten durch alle die übrigen hungernden Sterblichen längs des Büffets, welche die verschiedensten Esswaaren verlangen. Er wirft schnell ein Kleckschen Butter dem Manne in dem leinenen Staubkittel zu, rückt einem unappetitlichen rothhäutigen Kerl einen leeren Teller vor die Nase, schiebt jenem Hausirer, der seinen Bärenappetit schon durch Pickles zu stillen versucht, einen Teller mit Schmalzkuchen zu, führt den Auftrag des Bremsers auf ein Glas kalten Thee und ein 10 Cts.-Stück Eierkuchen aus und wirft ein Schinkenbrödchen dem Schlafwagen-Portier zu, der es mit sich nimmt, um es in der Schlafwagen-Garderobe mit Ruhe zu verzehren. Dann giebt es ein Klappern von Tellern und Gläsern, Messern und Gabeln, die sich in ihren Griffen herumdrehen und der betrübte Lohgerber von Kellner bringt nun endlich Deinen Kaffee nebst Pastete mit einer Miene: „nehmt's oder lasst es bleiben“. Ehe er zurückkommt mit dem Salz und Mostrich, vergeht dann wieder ein Zeitraum, während dessen er sieben andere hungrige Passagiere bedient und sich in einen Vorraum begiebt, in dem er anscheinend 5—6 Minuten verbleibt. Du empfindest noch das Bedürfniss nach Brot, wagst aber nicht solches zu fordern, weil Du glaubst, dass die „15 Minuten-Wartezeit zum Frühstück“ nahezu zu Ende gehen muss und in Verzweiflung beladest Du Dein Inneres mit unverdaulichen Schmalzkuchen und verbrennst Dir die Lippen mit der heissen, sandigen, Kaffee genannten Brühe. Auch alles Andere ist sandig und schmeckt nach Kohlendunst; Du fühlst Dich uncomfortabel und unrein und wünschst, Du wärst todt. Dann bezahlst Du dem Kerl hinter dem Schenktisch 50 Cts. und wünschst nochmals, Du wärst todt, während Du hinausstürzst in der Befürchtung, dass der Zug abgehe; dann aber findest Du, dass Du Dich im Wartezimmer vollgepfropft hast in 5 Minuten und noch 10 Minuten übrig sind. Du kehrst zurück zum Buffet und kaufst Dir 2 Cigarren für ¼ D. Wenn dann der Zug losgeht und zwischen Farmhäusern dahinfährt, wo wie Du weisst Haufen von lockerem Biscuits, Fässer von Buttermilch, Tafeln, dröhnend von gelbbeinigen Hühnchen und mehligen Irischen Kartoffeln zu finden sind, so fluchst Du auf die Eisenbahnen, welche ein solch räuberisches, hyderköpfiges und russschmieriges Buffetmonopol bestehen lassen und dann fängst Du an, Deine sich an den Enden aufblähende ⅛ D.-Cigarre zu rauchen, aber mit Rücksicht auf die übrigen Passagiere nicht im Rauchwagen, sondern auf der hinteren Plattform, von wo der Wind den 12½ Cts.-Duft in die benachbarte Ansiedlung bläst und am Ende den ehrenwerthen Ansiedler zu dem Glauben bringt, die Cholera sei im Anzuge.

Frequenteste Kreuzung.

Die am meisten benutzte Gleis-Niveaukreuzung in Amerika, vielleicht in der Welt, ist die auf der Hochbahn am Chatham-Platz in Newyork, wo die City Hall- und South Ferry-Zweigbahnen der III. Avenue in die Hauptlinie übergehen. Mitten am Tage, wie spät in der Nacht gehen auf der City Hall-Zweigbahn separate Züge, welche die Kreuzung nicht berühren, aber ungefähr 4 Stunden am Morgen und ebensoviel Abends gehen die Züge beider Zweige durch. Da zu diesen Zeiten die Züge in Zwischenräumen von je 3 Minuten — also auf der Hauptlinie von 1½ Minuten — abgelassen werden, so gehen 40 Züge pro Stunde in jeder Richtung, also 80 Züge in beiden Richtungen über diese Kreuzung. Gleichwohl ist dort bisher kein Unfall vorgekommen und selten tritt eine Verzögerung der Züge ein.

Bundes-Gesetzgebung.

Es wird in neuerer Zeit eifrig daran gearbeitet, einheitliche gesetzliche Bestimmungen für die Eisenbahnverhältnisse des gesammten Bundesgebietes zu schaffen.

Vor der Handelscommission des Senats wurden dieserhalb in der zweiten Hälfte des Januar über 14 bei letzteren eingebrachte Bills zur Regulirung des interstaatlichen Eisenbahnverkehrs eine Anzahl hervorragender Eisenbahnmänner verhört.

Die Vorschläge sind zweierlei Art. Der eine, die Reagan Bill, verlangt die unmittelbare staatliche Festsetzung der Frachten; der andere die Einsetzung einer Behörde mit der Befugniss, die Frachten zu ermitteln, darüber zu berichten und Empfehlungen auszusprechen.

Sicherlich würde der Congress, wenn er sich selbst mit Fragen über Herabsetzung der Preise für irgend welche Bahnleistungen zu befassen hätte, nicht nur ermitteln können, ob Missbräuche bestehen, sondern auch wie zahlreich und wichtig sie sind, und ob die vorgeschlagenen Heilmittel nicht gefährlicher sind, wie die Krankheit selbst.

Andererseits würde eine besondere Behörde auch manche andere sehr wünschenswerthe Aufgabe lösen, namentlich eine vollständige nationale Statistik liefern können, welche manche bis jetzt bei den Jahresberichten der Gesellschaften an die verschiedenen Einzelstaaten bestehende Unzuträglichkeiten zu beseitigen vermöchte.

Bezüglich des letzteren Punktes ist übrigens hierbei des neuerlich erschienenen Census-Rapports über das gesammte Verkehrswesen pro 1880 Erwähnung zu thun, als des ersten officiellen, nach einem gleichmässigen Plane hergestellten statistischen Werks über sämmtliche Eisenbahnen, Dampfschiffe, Telegraphen und Telephone der Vereinigten Staaten.

Staatsbahnen in Canada.

Das Parlament von Canada hat ein Gesetz angenommen, durch welches die Hauptstrecken der Canadischen Bahnen der Bundesregierung unterstellt sind. Nun verlangt aber die Provinz Ontario Entscheidung darüber, ob sie nach diesem Gesetz der Controle der unter ihrem Schutze und mit ihrer Subvention gebauten Bahnen beraubt, d. h. wo die Grenze zwischen der Bundes- und der Staatsautorität ist.

Sonntagsdienst.

Die Eisenbahncommissare des Staates Massachusetts haben auf die Petition der Boston, Hoosac Tunnel und Western und der Fitchburg Eisenbahngesellschaft, ihnen die Ablassung von je einem Sonntags-Localzuge früh Morgens und spät Abends zu gestatten, in einem sehr ausführlich motivirten Bescheide die gedachten Bahnen autorisirt, die beantragen Züge einzulegen, jedoch nur für die Zeit von 5—7 Uhr Morgens und von 9.45—11.30 Abends. Diese Stunden, so schliesst der Bescheid, wird auch die Zugbeamten sichern vor jeder erheblichen Einschränkung ihres „Lords-day“-Privilegiums.

Nach dem für jenen Staat bestehenden Gesetze sind an Sonntagen nur die durchgehenden Züge, unter Ausschluss von Vergnügungs- und Güterzügen, ohne besondere obrigkeitliche Autorisation zulässig und letztere darf nur ertheilt werden in Fällen der Nothwendigkeit oder Angemessenheit (necessity and convenience). H.

Englischer Schienen-Export.

Die Ausfuhr von Schienen aus England nach den Vereinigten Staaten von Nordamerika ist im Jahre 1883 beinahe eben so stark zurückgegangen, als sie nach 1879 gewachsen war. In den letzten 5 Jahren betrug dieselbe in Tonnen:

	1879	1880	1881	1882	1883
Eisenschienen .	20 820	106 061	96 139	21 135	2 693
Stahlschienen .	23 750	113 214	194 001	173 876	69 346
	44 570	219 275	290 140	195 011	72 039

Ein weiteres Zurückgehen dieses Exports ist nach den vorliegenden Anzeichen unwahrscheinlich.

Die Britische Schienenausfuhr nach anderen Ländern ist dagegen im Jahre 1883 stärker gewesen, als je zuvor seit der Zeit, wo England ganz Europa mit Schienen versorgte. Dieselbe betrug in Tonnen:

1878	1879	1880	1881	1882	1883
314 378	342 580	385 572	425 992	586 776	701 470

Es war also der Export im letzten Jahre 19½ pCt. stärker, als 1882, und 65 pCt. stärker als 1881.

Die Haupteinfuhr Englischer Schienen in den letzten 3 Jahren, in denen sie so bedeutend zugenommen hat, war:

	1881	1882	1883
nach nicht speciell bezeichneten Ländern	96 649	181 858	223 746
nach Italien	25 064	71 132	59 065
„ andern Europäischen Ländern	28 937	24 317	38 751
Europa	54 001	95 450	97 816
„ Britisch-Nordamerika	104 737	89 985	75 027
„ „ -Indien	46 605	88 342	129 582
„ Australien	88 606	81 021	137 084
Britische Colonien	239 948	259 348	341 693
„ Südamerika	35 294	50 127	38 207
„ Nordamerika (s. o.)	290 140	195 007	72 039
Summa	716 132	781 783	773 509

Nach den nicht speciell bezeichneten Ländern gingen also 13½ pCt. des Ganzen im Jahre 1881, 23¼ pCt. in 1882 und 28¾ pCt. in 1883. Ein sehr grosser Theil ging in den beiden letzten Jahren muthmasslich nach Mexico.

Das nach Europäischen Ländern abgesetzte Quantum ist nur noch unbedeutend. Noch vor wenigen Jahren bezog Russland eine beträchtliche Menge, jetzt aber sind Italien, Schweden und Norwegen die einzigen nennenswerthen Europäischen Einfuhrländer und Russland bezieht wohl nur noch Schienen aus Deutschland; letzteres Land und Frankreich versorgen sich selbst und Belgien und Deutschland versorgen die meisten Europäischen Länder, welche ihren Bedarf nicht selbst erzeugen.

Die Herstellung eiserner Schienen scheint in England im Jahre 1883 fast ganz aufgehört zu haben. Unter dem Gesammtexport von 773 509 t befinden sich nur 25 000 t Eisenschienen = 3¼ pCt., während im Jahre 1878, wo der Gesammtexport nur etwa halb so viel wie 1883 betrug, 107 268 t = 30 pCt. des Totals, aus eisernen Schienen bestanden. Der Englische Minderexport an letzteren gegen 1882 belief sich auf 21 824 t = 46 pCt. H.

Eisenbahnen und Bergwerke in China.

Ein eben in Washington erschienener, auszugweise in „The Railway News“ vom 29. December 1883 veröffentlichter Bericht des Consuls der Vereinigten Staaten zu Tientsin lenkt die Aufmerksamkeit auf die Operationen hin, welche in der That das Pionnier-Unternehmen für die Entwickelung der enormen Hülfsquellen des Chinesischen Reiches genannt worden können.

Die Chinesische Maschinen- und Bergwerk-Gesellschaft, allgemeiner bekannt als die „Kaiping Company“, wurde vor ca. 5 Jahren gebildet und ihr Bergwerk ist jetzt in regem Betriebe, während ihre kurze Bahn die einzige Eisenbahn im Lande ist, seit die „Woosung“-Linie aufgegeben wurde.

Die Compagnie beschäftigt ca. 1 000 Arbeiter, welche, ausser 20, alle Chinesen sind.

Zur Ausbeutung des Kohlenlagers sind 2 Schachte von 500 resp. 300 Fuss Tiefe gebohrt. Die hier geförderte Kohle ist geringer in Qualität, wie die Englische oder die Amerikanische und kommt ungefähr der auf dem Europäischen Continente vorherrschenden gleich. Zur Zeit werden täglich 250—300 Tons Kohlen gefördert, jedoch können nach Ausbauung des Schachtes I 500 Tons erzielt werden. Im Winter hat sich ein Verbrauch im Lande selbst von ca. 150 Tons täglich herausgestellt; im Frühjahre wird die bessere Kohle nach Tientsin verschifft, wo der Verbrauch von Kohle höher ist, als das Bergwerk produciren kann und es können dort leicht ca. 500 Tons täglich untergebracht werden. Die weitere Ausbeutung des Kohlenlagers für Fabrikation von Gas, Coaks etc. ist in vollem Gange und namentlich ist der Gebrauch von Gas in Werken, Bureaus, Wohnungen und Strassen der Ansiedelung ein ausgebreiteter.

Bei Bildung der Gesellschaft wurde beabsichtigt, eine Bahn, entweder nach Te-Tung oder Lutai zu bauen, eine Entfernung von ca. 30—40 Meilen (Engl.), indessen waren die Pekinger Behörden diesem Projecte so abgeneigt, dass die Gesellschaft gezwungen war, dasselbe aufzugeben und trotz allen Widerstrebens musste ein Canal in der Ebene von Lutai nach Jhu-Kow-Ching, dem jetzigen Ausgangspunkte der Eisenbahn, angelegt werden. Nur mit grösster Mühe gelang es später, die Erlaubniss zur Erbauung der kurzen Strecke von 7 Miles Eisenbahn zu erhalten und es gehörten Anstrengungen mannigfaltiger Art dazu, um das betreffende Land zu bekommen und Hindernisse, wie Gräber etc., zu beseitigen.

Dieser 7 Miles lange Schienenweg wurde für Pferdebahnbetrieb angelegt, die Brücken wurden indessen gleich genügend stark gebaut, um später schwere Locomotiven tragen zu können. Die Frage, ob leichte oder schwere Schienen genommen werden sollten, war schwer zu entscheiden, — leider wurde eine leichte von England bezogene Stahlschiene von 30 (Engl.) Pfd. pro Yard adoptirt, was sich später als ein grosser Fehlgriff herausstellte. Allerdings würden von Anfang an schwere Schienen gelegt worden sein, wenn die Compagnie hätte voraussehen können, dass so bald schon grössere Locomotiven in Anwendung kommen würden.

Das Land, welches die Bahn durchschneidet, ist ganz eben und erfordert nur wenig Planirungsarbeiten. Nur über einen kleinen Fluss musste eine eiserne Brücke gelegt werden, die in den Werken der Compagnie hergestellt wurde.

Für den Passagierverkehr bestehen drei Wagen 2. und 3. Classe und ein Wagen 1. Classe, deren Bestandtheile aus England bezogen und in Kaiping zusammengesetzt wurden.

Im Ganzen existiren 3 Maschinen. Maschine No. I „Die Rackete von China“ wurde in Kaiping gebaut, jedoch mit grosser Hast und Eile fertig gestellt, da man von vornherein die Maschine nur so lange benutzen wollte, bis besseres Material von ausserhalb bezogen werden konnte. Im November 1882 wurden Maschinen No. 2 und 3 von England herübergebracht und in Kaiping zusammengesetzt. Es werden täglich 6 Hin- und Retourfahrten gemacht, die jede Strecke 20 Minuten dauern. Der Fahrpreis 3. Classe ist 5, der 2. 7 Cents pro Strecke. Aus dem Ertrage des Passagierverkehrs werden die laufenden Ausgaben für die Züge gedeckt. Der Frachtverkehr beläuft sich auf ca. 200 Tons täglich, von welchen ca. 150 Tons auf Kohlen, ca. 20 auf Kalksteine und ca. 30 auf Coaks entfallen, andere Frachten sind bisher nicht herangezogen, um nicht in Conflict mit dem Local-Fuhrverkehr der vorurtheilsvollen Bevölkerung zu kommen.

Die in der Nachbarschaft der Bahn wohnenden Chinesen sind dem Unternehmen an sich sonst günstig gesinnt, soweit eben nicht ihr Land zur Bahn genommen wurde. Die Instandhaltung der Maschinen ist einem Englischen Ingenieur anvertraut, alle anderen Beamten sind Chinesen. Die Kosten der Bahn können nicht veranschlagt werden, da dieselbe vollständig mit der Entwickelung des Bergwerks Hand in Hand ging und alle Abrechnungen von den Chinesen behalten werden. Eine Erweiterung der jetzigen Linien ist keineswegs ausgeschlossen, sobald die Hartnäckigkeit der Behörden einmal aufhört und es ist dann kaum zu bezweifeln, dass in naher Zukunft die Eisenbahnen in China eine grössere Verbreitung finden werden. H.

Japanische Bahnen.

Wie berichtet wird, hat Japan eine neue Anleihe zum Bau von Bahnen gemacht im Betrag von 18½ Millionen Dollar. Die „Railr. Gazette“ empfiehlt dringend, dass Amerikanische Ingenieure und Unternehmer einen Theil dieser Bauten übernehmen, wobei sie bemerkt:

„Die Amerikanische Baumethode ist ganz besonders geeignet für ein Land, das Bedarf an billigen Bahnen hat, welche in nicht ferner Zeit zur Bewältigung eines sehr grossen Verkehrs eingerichtet werden können, denn dies ist die Aufgabe Amerika's ebenfalls gewesen. Das grosse Feld für Bahnbau ist in der Folgezeit wahrscheinlich Asien und es ist zweifellos, dass zehntausende von Miles in Japan und China jetzt gebaut werden können, welche, sofern man sich nach den Umständen und Gebräuchen dieser Länder sorgfältig richtet, vom ersten Jahre an ertragsfähig sein werden.

Augenscheinlich besteht in Japan kein anderes Hinderniss am Bahnbau als die Schwierigkeit, Capital zu bekommen. Dasjenige Land, welches das Capital giebt, wird wahrscheinlich auch über die Art der Ausführung in der Hauptsache zu bestimmen haben — d. h. die Capitalisten werden darauf bestehen, ihre Sicherheits-Objecte selbst zu wählen. Das Aufhören der Bauthätigkeit in Amerika hat hunderte von im Anlegen und Bau von Bahnen erfahrenen Ingenieuren und eine grosse Zahl anderer hiermit, wie auch mit der Materialbeschaffung vertrauter Personen beschäftigungslos gemacht. Es wird daher die rechte Zeit sein zu versuchen, für den Ueberschuss dieser sachverständigen Arbeitskräfte einen Abfluss nach auswärts zu finden. Dasjenige Land und Volk, welches in Japan und China zuerst in befriedigender Weise Bahnen baut und betreibt, hat die grössten Chancen, auch die späteren derartigen Bauten zu erhalten.

Allerdings ist China, wo das bedeutend grössere Feld für solche Arbeiten sich befindet, dem Eisenbahnbau bis jetzt noch nicht erschlossen, auch bürgt ein Erfolg in Japan noch nicht für den Einfluss auf China. Hier wird aber vielleicht der Krieg mit Frankreich die Regierung zwingen, da wo die Wasserwege versperrt sind, einige Linien für militärische Zwecke zu bauen; und wenn dann der Versuch in grösserem Massstabe, als ursprünglich, einmal gemacht und durch die Regierung beschützt ist, so würde daraus unzweifelhaft eine rapide Entwickelung der Eisenbahnen

folgen. Niemand besser als Amerikaner könnten wirksame Eisenbahnen zu niedrigen Kosten für ein solches Land ausführen, und wenn dies geschähe, würde eine Verwendung für die überschüssigen professionellen Kräfte, für Capitalien und einzelne unserer Fabrikate, an denen wir Ueberfluss haben, gefunden sein. Alles dies macht es empfehlenswerth, Japan und möglichst auch China mit Mustern dieser Art von Waaren zu versorgen."

Vielleicht lassen sich auch die betreffenden Deutschen Industriellen etc. dies zur Empfehlung dienen. H.

Haftpflicht.

v. O. „Die Körperverletzung eines Kindes bei einem Eisenbahnunfall mit dauernder Benachtheiligung in der körperlichen Entwickelung, welche später nach dem Heranwachsen des Kindes dessen Erwerbsunfähigkeit zur Folge hat, berechtigt zur Schadenersatzforderung für die künftige Erwerbsunfähigkeit. Diese Forderung ist innerhalb der zweijährigen Verjährungsfrist im Princip behufs späterer Feststellung der Entschädigungsrente geltend zu machen." Diesem Rechtsgrundsatze des Reichsgerichts lagen folgende Thatumstände zu Grunde: Die vierjährige Tochter des Feuerwehrmannes K. in Hamburg wurde von einem Pferdebahnwagen überfahren und an dem einen Fusse so schwer verletzt, dass derselbe amputirt werden musste. Der Vater des Kindes beanspruchte von der schadenersatzpflichtigen Pferdeeisenbahn-Gesellschaft 349 ℳ Heilungskosten sowie bis auf Weiteres eine jährliche Rente von 200 ℳ zur Deckung der voraussichtlich dauernden Aufwendung für die kräftigere Pflege sowie für die nothwendig bleibende ärztliche Behandlung und grössere Sorgfalt bei der Heranziehung des kränklichen Kindes, wobei der Vater seinem Kinde vorbehielt, nach zurückgelegter Schulzeit eine weitere Entschädigung für die in Folge der Verletzung eintretende Erwerbsunfähigkeit zu beanspruchen. Das Oberlandesgericht zu Hamburg verurtheilte die Pferdeeisenbahn-Gesellschaft nach den Klageanträgen des Vaters und das Reichsgericht hat die von der Beklagten eingelegte Revision aus folgenden Gründen zurückgewiesen: „Die Annahme der beiden vorinstanzlichen Urtheile, dass sich der Schaden, welcher durch eine Körperverletzung erwächst, und für den der Betriebsunternehmer nach den §§ 1 und 3 des Reichsgesetzes vom 7. Juni 1871 haftet, nicht auf die Beeinträchtigung derjenigen Erwerbsfähigkeit beschränkt, welche dem Verletzten zur Zeit der Beschädigung beiwohnt, ist begründet. Einem Kinde, welches in seiner naturgemässen Entwickelung erwerbsfähig geworden sein würde, wenn es nicht beschädigt worden wäre und erwerbsunfähig bleibt, weil es verletzt worden ist, muss dieser Schaden nicht minder ersetzt werden, wie einem Erwachsenen der Schaden einer ihm entzogenen actuellen Erwerbsfähigkeit. Dies entspricht den allgemeinen Grundsätzen über den Schadenersatz, von denen das angezogene Gesetz nicht abgewichen ist. Endlich ist auch die Revision unbegründet, soweit sie die Verurtheilung zur Pränumerationszahlung beanstandet. Der Schaden, welcher dem klägerischen Kinde durch die ihm widerfahrene Körperverletzung erwachsen ist, ist damit existent geworden, dass sich das Bedürfniss einer besseren Kost, ärztlicher Hülfe, der Beschaffung eines künstlichen Beines etc. herausgestellt hat. Die Beklagte hat dafür aufzukommen, dass dieses Bedürfniss befriedigt wird; es erscheint durchaus angemessen, dass ihr die Verpflichtung auferlegt wird, die in dieser Beziehung erforderlichen Mittel pränumerando zu gewähren." (Erk. des I. Civilsen. des Reichsgerichts vom 24. Nov. 1883; Hand. u. Gewerbe-Ztg. 1884 S. 131).

Fahrgeschwindigkeit in Canälen.

(„Engineering" 22. Februar 1884.)

Mr. Francis Roubiliac Conder, M. I. C. E., hat über die Fahrgeschwindigkeiten in Canälen in der letzten Sitzung der Institution of Civilengineers einen Vortrag gehalten, dem Nachstehendes entnommen ist:

Die wichtige Frage über die Widerstände, denen bewegte Schiffsgefässe je nach Weite und Form der Canäle oder der Tiefe des offenen Wassers, durch welches sie passiren, ausgesetzt sind, ist bislang noch wenig aufgeklärt.

Mr. W. Froude fand ganz neue und äusserst wichtige Beziehungen zwischen der Fahrgeschwindigkeit und den Raum- und Formverhältnissen der Schiffe.

Eine gleiche Klarstellung war wünschenswerth bezüglich der Relationen zwischen der Fahrgeschwindigkeit und dem Querschnitt der Schiffe und der Form des Wasserweges.

Es ist bekannt, dass ein grosser Geschwindigkeitsverlust eintritt, wenn ein Dampfschiff auf offenem Wasser in mehr oder weniger enge Canäle einfährt. Gleichermassen wusste man, dass eine plötzliche und bemerkbare Beschleunigung der Fahrt eintrat, wenn das Schiff über grössere Wassertiefen wegfuhr (selbst schon bei langgestreckten ausgebaggerten Löchern in der Sohle des Canals). Die hieraus abzuleitenden Fragen harren noch der Behandlung durch hervorragende Hydrauliker.

In der wichtigsten inländischen Navigation, der des Suezcanals, ist die geringe Fahrgeschwindigkeit einer der Gründe der Unzufriedenheit, mit welcher die Handel treibende Welt die geringe Leistungsfähigkeit des Unternehmens jetzt beklagt.

Die mittlere Geschwindigkeit, mit welcher die Schiffe im Jahre 1882 den Canal passirt haben, war etwas unter 2 Miles pro Stunde, oder aber, wenn man nur die Zeit rechnete, während welcher die Schiffe thatsächlich in Fahrt waren, 5½ Seemeilen pro Stunde. Die grösste je erreichte Geschwindigkeit im Canal war die der Eröffnungsfahrt im Jahre 1870, sie betrug 8,016 Seemeilen pro Stunde.

Der Querschnitt des Suezcanals ist nur die Hälfte desjenigen, welcher der Canalgesellschaft von der Pforte concessionirt war. Bei 26 Fuss Tiefe sollte die Breite des Canals 144 Fuss betragen, sie ist aber nur zu 72 Fuss bei jenem Tiefgange ausgeführt. Die Canalwände sind in flacher Sandböschung ausgeführt, die durch die Wellen abgeschwemmt wurden und die Schifffahrt behinderten. Jetzt wird eine Dossirung aus künstlichen Steinen dafür hergestellt.

Wenn der Querschnitt des Canals eine halb elliptische Form erhalten hätte und diese durch solide Ravellirung gesichert wäre, würde der Tiefgang der Schiffe um 4 Fuss zu vergrössern und die Schifffahrt in beiden Richtungen gleichzeitig zu betreiben und endlich der Wasserwiderstand ein geringerer gewesen sein.

Diese Herstellung eines grösseren rationelleren Querschnitts ist ohne abnorm hohe Kosten auszuführen.

Die Baukosten des ausgeführten Canals betrugen Ende 1882 143 585 £ pro Mile und 56 496 £ für Gründung, Finanzirung und Zinsenzahlung, zusammen 200 081 £ pro Mile.

Nach auskömmlichen Preisen berechnet, stellen sich die Kosten für einen 163 Fuss oben breiten und 30 Fuss tiefen Canal mit halb elliptischen Böschungen auf 80 682 £ pro Mile und bei 240 Fuss Breite und 30 Fuss Tiefe auf 112 280 £ pro Mile.

Der Querschnitt des vorhandenen Canals ist nur drei Mal so gross wie der des „Warriors". Weder die „City of Rome", noch die „Alaska", geschweige denn der „Great Eastern" können den Canal passiren: 24 Fuss 9 Zoll ist der zulässig grösste Tiefgang.

Eine mathematische Calculation ergab, dass die Geschwindigkeit des „Warrior", welche im Meere 14,356 Knoten pro Stunde beträgt, auf 9,812 Knoten durch die Widerstände bei der Fahrt durch den Suezcanal vermindert werden würde.

Entwässerungsanlagen in Italien.

In Italien ist das System der Ent- und Bewässerung mehr entwickelt wie in einem anderen Staate Europas, und wird dadurch das sicherste Mittel gegen die durch Abholzung der Wälder hervorgerufenen plötzlichen Ueberschwemmungen im Norden geboten.

Nach statistischen Ermittelungen führen die Canäle in Piemont 564 975 l Wasser in der Secunde von einem Niederschlagsgebiete von 536 000 ha und die der Lombardei 429 097 l von 672 160 ha ab. Trotz der besonderen Grossartigkeit dieser Anlagen sind doch die darauf verwandten Kosten nicht zu gross gewesen. So kostete der in der letzten Zeit fertig gestellte Canal „Cavour", welcher von dem Po und der Dora-Baltea gespeist wird und 135 000 l Wasser pro Secunde von einer Fläche von 16 000 ha führt, im Ganzen 40 000 000 Frcs. oder pro Kilometer 503 000 Frcs. Der Bau dieses Canals hat eine Zeit von 4 Jahren in Anspruch genommen, jetzt beabsichtigt man seine Capacität um fernere 23 850 l pro Secunde zu erhöhen.

Kleinere Hilfscanäle haben 316 150 Frcs. pro Kilom. gekostet.

Die grössten Canäle Italiens sind der „Canal Cavour", der „Canal von Mazza", „Ogliano" und „Navoiglio grande".

Ausser diesen Canälen durchzieht eine grosse Zahl kleinerer Ent- und Bewässerungsanlagen netzförmig das platte Land. Dieselben dienen dort nicht allein zur Entwässerung, sondern auch als motorische Kräfte, die namentlich das Wasser auf höhere Ländereien drücken und dieselben bewässern.

Ueber die Pariser Luft.

(„Genie Civil" 15. Mai 1883.)

Es ist eine allbekannte Thatsache, dass so gut die Strassen in Paris gehalten und gereinigt werden, um so ungenügender die Verhältnisse in den Häusern sind, denen Luft und Wasser fehlt, während die widrigsten Gerüche alle Räume vom Parterre bis zum Dachgeschoss füllen. Den üblen Geruch auf den Strassen veranlassen weniger die in die Canäle eingeführten menschlichen Excremente, wie die Abfälle des öffentlichen Verkehrslebens. Abhülfe dieser grossen Missstände ist nur durch Desinfection und genügende Wasserzuführung und Spülung zu erreichen.

Viele Häuser haben die übelriechendsten Eingüsse auf jeder Etage und in jedem Hofe; der in den Häusern herrschende Zug vertheilt dann diese Miasmen in alle Räume.

Die übelriechende Luft, welche man in Paris athmet, besteht aus mikroskopischen Organismen, die zum überwiegendsten Theile sehr gesundheitsschädlich sind.

Der berühmte Mikrograph des Observatoriums von Montsouris, M. P. Miquel, hat über die Zusammensetzung der an den verschiedenen Orten entnommenen Pariser Luft eingehende Unter-

suchungen gemacht und darin die Anzahl der Sporen, Knoten und sonstigen mikroskopischen Gebilden wie folgt gefunden:

Auf dem Pantheon enthielt eine Lufteinheit je nach der Windrichtung, also je nach der Zuführung aus inficirteren ärmeren oder reineren reicheren Gegenden

bei Nordost = 64 Sporen und Bacterien
„ Nordwest = 50 „
„ Südost = 43 „
und „ Südwest = 25 „

In vielen Stadtquartieren schwankt die Zahl der mikroskopischen Geschöpfe und Gebilde in der Luft von Jahr zu Jahr und ganz verschieden an verschiedenen Orten, ohne dass ein Grund davon angegeben werden kann.

Es wurden in je 1 cbm Luft an Bacterien gefunden:
im Jahre 1880 im mikroskopischen Laboratorium 215 Stück
„ „ 1881 „ „ „ 348 „
„ „ 1882 „ „ „ 550 „

Feuchtigkeit vermehrt die Sporen- etc. Bildung, während die verschiedenen Jahreszeiten keinen Einfluss darauf ausüben.

Die Chemie der Neuzeit hat nachgewiesen, dass unter den Producten der thierischen und vegetabilischen Zersetzungen sich luftförmige Zusammensetzungen bilden, deren geringste Atome als heftige Gifte wirken.

Feuermeldungen in Städten.

Nach einer Mittheilung im Verein der Telegraphen-Ingenieure zu London ermässigen die Feuerversicherungs-Gesellschaften in Amerika die Versicherungsprämien bis 75 pCt. des sonstigen Satzes, wenn die versicherten Gebäude vermittelst eines automatischen Feuermelders angeschlossen sind.

Eine feste Ermässigung um 10 pCt. bei Feuerversicherungen findet bei allen Neubauten statt, die mit derartigen Anlagen versehen sind. Diese Massnahmen stützen sich auf kürzliche statistische Ermittelungen auf dem Europäischen Festlande „über die Entwickelung der ausgebrochenen Feuer von Kleinfeuer zu Mittelfeuer, und von Mittelfeuer zu Grossfeuer“. Bei ungeschützten Städten waren 29 pCt. der Gesammtzahl der Feuer grosse Feuer; diese Zahl reducirte sich auf 17 pCt., wenn eine elektrische Telegraphenlinie zur Disposition steht und auf 4 pCt., wenn eine complete elektrische Feuerorganisation vorhanden ist.

(„Engineering“ v. 22. Febr. 1884.)

Anderl's Verbindung gewöhnlicher Handbremsen.

— st. — Diese dem Königl. Bayerischen Betriebsmaschinenmeister Anderl in Schwandorf patentirte (D. R.-P. No. 22 067) und in den Oesterreichisch-Ungarischen Staaten privilegirte Vorrichtung bezweckt, dass je zwei bis drei zufällig zusammentreffende gewöhnliche Handspindelbremsen in jeder Stellung der Wagen continuirlich verbunden, durch Zudrehen einer Bremsspindel von einem beliebigen Bremserposten aus gleichzeitig geschlossen und somit gemeinschaftlich gruppenweise in grösseren Personen-, Güter- oder Militärzügen benutzt werden können.

Die Construction besteht der Hauptsache nach aus einer Hebelcombination, welche zwischen Bremszugstange und Bremshebel eingeschaltet und mit je einer bis zur Stirnwand des Wagens reichenden Verbindungsstange versehen wird. Weitere Anordnungen gestatten es, dass beim Zusammenstellen von Bremswagen in den Zügen weder Reihenfolge, noch eine bestimmte Stellung der Wagen beobachtet zu werden braucht. Für das Bremspersonal wird keine neue Manipulation eingeführt, indem durch Zudrehen einer gewöhnlichen Handspindel die gruppenweise verbundenen Bremsen gleichzeitig in Wirksamkeit gesetzt werden und dies mit der gleichen Bremswirkung sowohl von dem einen, als auch von dem anderen Bremssitze zweier verbundenen Bremswagen aus geschehen kann. Die Bremswirkung äussert sich an den ca. 9 Monate ununterbrochen im Betriebe befindlichen Versuchswagen vorerst durch gleichmässig elastisches Anlegen der Bremsklötze auf sämmtliche Achsen der verbundenen Bremswagen, und kann durch weitere Umdrehung der Spindel beliebig bis zur vollen Wirkung gesteigert werden.

Als Betriebsvortheile werden u. A. hervorgehoben, dass die persönliche Kraft eines Bremsers auf mehrere Bremsachsen gleichmässiger ausgedehnt und besser ausgenutzt wird; dass bei gleichzeitiger zweckdienlicher Ersparung von Bremspersonal die Sicherheit der Güterzüge besonders erhöht wird, indem die doppelte Anzahl von Bremsen in Wirkung tritt; dass in Folge der gleichmässigeren Vertheilung der Bremskraft auf mehrere Achsen die Radbandagen besser geschont werden; dass das gefährliche Uebersteigen von einem auf den anderen Bremswagen in Wegfall kommt u. s. w. Als besonders geeignet sei die continuirliche Handbremse als Gruppenbremse für grössere Militärtransporte zu empfehlen, wo bekanntlich Wagen verschiedener Verwaltungen zusammentreffen und es erfahrungsgemäss häufig an ausreichendem geschulten Bremspersonal fehlt.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Güterverkehr.

Im **Preussisch-Russischen Eisenbahnverbande** ist mit dem 15./27. Februar cr. ein neuer Special-Exporttarif für Getreide, Oelsaaten etc. von Stationen der Charkow-Nicolajew-Bahn nach Königsberg, Pillau und Memel in Kraft getreten. Derselbe ist bei den Deutschen Verbandstationen zu haben.

Bromberg, den 4. März 1884.
Königl. Eisenbahn-Direction. (673 J)

Für die **Beförderung von Eisenerz** zwischen Eiserfeld und Giessen in Ladungen von mindestens 10 000 kg pro Wagen ist im Staatsbahnverkehr Elberfeld-Hannover ein sofort gültiger Ausnahme-Frachtsatz von 0,30 ℳ pro 100 kg eingeführt.

Hannover, den 3. März 1884. (674)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oldenburgische Staatsbahn. Zu den vom 1. Mai 1883 ab gültigen Güter- bezw. Vieh- etc. Tarifen für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) einer- und Stationen der Oldenburgischen Staatsbahn andererseits treten am 1. n. M. die Nachträge II in Kraft, enthaltend neben Aenderungen und Ergänzungen der Haupttarife Entfernungen und Tarifsätze für die neu aufgenommenen Stationen der Strecke Gerolstein-Prüm und Call-Hellenthal des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch).

Die Tarifsätze für die Stationen der letztgenannten Strecke treten jedoch erst mit dem Tage der Verkehrseröffnung auf diesen Stationen in Gültigkeit.

Näheres ist auf den Verbandsstationen, von welchen auch Exemplare der Nachträge käuflich zu beziehen sind, zu erfahren.

Oldenburg, 1884 März 7. (675 B & W)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Eisenbahn-Direction.

Für Erztransporte von Staffelstein nach Zwickau in Wagenladungen von 10 000 kg pro Wagen kommt vom 15. d. M. ab im Bayerisch-Sächsischen Verkehre ein Ausnahmefrachtsatz von 0,57 ℳ pro 100 kg zur Anwendung.

Dresden, am 7. März 1884. (676)
Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Westholsteinische Eisenbahn. Zu unserm Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren ist mit Gültigkeit vom 1. März cr. ein Nachtrag VIII erschienen, enthaltend Aenderung der allgemeinen Zusatzbestimmungen zum Betriebs-Reglement und der allgemeinen Tarifvorschriften. Der Nachtrag kann von unsern sämmtlichen Stationen bezogen werden.

Neumünster, den 29. Februar 1884.
Die Direction. (677)

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Am 15. März cr. gelangt zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren Nachtrag XIV zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Betriebs-Reglements nebst Zusatzbestimmungen und der allgemeinen Tarif-Vorschriften. Derselbe ist zum Preise von 0,05 ℳ bei den Verbands-Expeditionen, welche auch Auskunft ertheilen, zu haben

Erfurt, den 29. Februar 1884. (678)
Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung.

Die Station Offenbach ist vom 8. d. M. ab in den directen Eistarif mit Bayerischen und vom 10. d. M. ab in den **Eistarif** mit Tyroler Stationen einbezogen worden.

Die genannte Station und unser Tarifbüreau ertheilen nähere Auskunft.

Frankfurt a/M., den 8. März 1884. (679)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Im Staatsbahnverkehr **Frankfurt a/M.-Magdeburg** sind mit sofortiger Giltigkeit zwischen Calbe (Stadt) und Osterwieck, Station der Strecke Osterwieck-Wasserleben, directe Sätze zur Einführung gekommen, welche bei den genannten Güterexpeditionen zu erfahren sind.

Frankfurt a/M., den 6. März 1884. (680)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction.

Für den Verkehr zwischen Spangenberg, einerseits und Gotha, Apolda und Themar andererseits sind directe Tarifsätze in Kraft getreten.

Das Nähere ist auf den betreffenden Expeditionen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 3. März 1884. (681)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Zu dem Staatsbahn-Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke **Frankfurt a/M. und Köln (linksrheinisch)** vom 1. August 1883 kommt mit Gültigkeit vom 15. März d. J. ab der Nachtrag I zur Einführung. Derselbe enthält:

I. Ergänzungen und Berichtigungen.
II. Anderweite, theils ermässigte Entfernungen für die Stationen Bebra, Halle und Wetzlar.
III. Entfernungen für die Stationen der Strecken Gerolstein-Prüm und Call-Hellen-

thal, sowie anderweite theils erhöhte Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Stationen Malstatt loco und Malstatt tr. Saarcanal des Directionsbezirks Köln (linksrheinisch).

Soweit durch die veränderten Frachtsätze (ad III) Erhöhungen eintreten, erhalten dieselben erst am 1. Mai d. J. ab Gültigkeit.

Der Tarifnachtrag ist durch die Expeditionen käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist.

Frankfurt a/M., den 1. März 1884. (682)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection.

Am 1. Mai d. J. gelangen folgende Tarife zur Aufhebung:

1. Tarif für **Oberschlesische Steinkohlen und Kokes** von Stationen der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn nach solchen der Oesterr. Nordwest- und Südnorddeutschen Verbindungsbahn via Altwasser-Liebau vom 1. Juli 1877 nebst Nachtrag I und II;
2. Tarif für Oberschlesische Steinkohlen und Kokes von Stationen der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn nach der Oesterr. Staatsbahn via Halbstadt vom 1. December 1877.

Breslau, 28. Februar 1884. (683)
Direction der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung.

Zum Gütertarif des **Schleswig-Holsteinischen Eisenbahn-Verbandes** vom 1. Juni 1882 tritt mit dem 15. März d. J. ein Nachtrag XVI in Kraft, durch welchen ein Ausnahme-Tarif für Langholz bei Verladung auf einem Paar Schemel- oder Kuppelwagen zur Einführung kommt.

Näheres ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfragen, auch können Nachträge durch unsere Betriebs-Controle hier unentgeltlich bezogen werden.

Altona, den 5. März 1884. (684)
Namens der betheiligten Verbands-Verwaltungen: Königl. Eisenbahndirection.

Im **Hanseatisch-Ostdeutschen Verbands-Güterverkehr** treten mit Gültigkeit vom 15. d. M. für die Beförderung von Stärke aller Art etc., zum Export bestimmt, directe Ausnahmefrachtsätze nach Hamburg B. H. und L. B. von Danzig lege Thor mit 2,27 ℳ, von Danzig Olivaer Thor mit 2,28 ℳ und von Tremessen mit 2,00 ℳ pro 100 kg in Kraft.

Berlin, den 6. März 1884. (685)
Königliche Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung.

Grossherzl. Badische Staatseisenbahnen. Zum internen Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Januar 1881 ist mit Giltigkeit vom 10. März l. J. der Nachtrag IV ausgegeben worden. Derselbe enthält die von der letzten Generalconferenz der Deutschen Eisenbahnen beschlossenen Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement und der Tarifvorschriften.

Exemplare sind bei dem diesseitigen Tarifbureau und durch Vermittelung der Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Karlsruhe, den 7. März 1884. (686)
Generaldirection.

Mit Wirkung vom 1. März 1884 ab kommt zum Betriebs-Reglement nebst allgemeinen Zusatz- und Tarifbestimmungen für die Eisenbahnen Deutschlands mit den besonderen Zusatzbestimmungen und Localtarifen der K. B. Staatseisenbahnen, Heft III, Beförderung von Gütern, vom 1. Juni 1882, der IV. Nachtrag zur Einführung. (687)

München, den 3. März 1884.
General-Direction der K. B. Verkehrs-Anstalten, Betriebsabtheilung.

Zum **Reichsbahn-Staatsbahn-Tarif** vom 1. Januar 1881 ist ein Nachtrag 17 erschienen, enthaltend anderweite Bestimmungen hinsichtlich der Anwendung der Export-Ausnahmetarife für Spiritus, sowie Ausnahmesätze für Spiritus zum Export von Kosel-Kandrzin nach Nóvéant und Amanweiler Grenze.

Das Nähere ist auf den Expeditionen zu erfahren.

Frankfurt a. M., den 6. März 1884. (688)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Vom 1. d. Mts. an findet für den **Transport von Fluss- und Schwerspath** in ganzen Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen und Frachtbrief, im Verkehr zwischen Nabburg und Hamburg (H. u. B. H.), Bergedorf und Lübeck ein Ausnahme-Tarifsatz von 1,57 ℳ pro 100 kg im Hannover-Bayerischen Eisenbahnverbande Anwendung.

Hannover, den 4. März 1884. (689)
Königl. Eisenbahndirection, auch Namens der übrigen Verbandsverwaltungen.

Kiel-Flensburger Eisenbahn. Mit Gültigkeit vom 1. März cr. sind folgende Nachträge zu den diesseitigen Localtarifen erschienen:

1. Nachtrag VII zum Tarif für die Beförderung von Leichen etc., enthaltend Aenderungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement, der Tarifvorschriften und des Kilometerzeigers und
2. Nachtrag V zum Local-Personentarif, betreffend Ergänzung der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement und Aenderung des Stationsnamens Mohrkirch auf Mohrkirch-Osterholz.

Die Expeditionen ertheilen nähere Auskunft.

Kiel, den 29. Februar 1883. (690)
Die Direction.

Für den **Transport von Seeschlick** von Bremerhafen und Geestemünde nach Nienburg kommen fortan bei gleichzeitiger Aufgabe von 2 Ladungen ermässigte Ausnahme-Frachtsätze zur Anwendung.

Das Nähere ist auf den genannten Stationen zu erfahren.

Hannover, den 3. März 1884. (691)
Königliche Eisenbahndirection.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr Für Getreide wird von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach Tannwald im Reclamationswege der Frachtsatz 0,86 ℳ exclusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg und Wagenladungen von 10 000 kg gewährt. Derselbe tritt 14 Tage nach erfolgter Publication im „Centralblatt“, mit Giltigkeit bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1884, in Kraft. (692)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Für Porzellannägel werden im Reclamationswege für die Strecke Reichenberg-Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz folgende Frachtsätze gewährt. Für Einzelsendungen 0,67 ℳ, bei Aufgabe resp. Frachtzahlung von 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen 0,46 ℳ, exclusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg. Die Frachtsätze haben 14 Tage nach erfolgter Publication im Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1884, Giltigkeit. (693)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Für Farbholz aller Art in Stücken und Blöcken werden folgende Frachtsätze im Reclamationswege gewährt. Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach Reichenberg bei Aufgabe von 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen 0,48 ℳ, bei 10 000 kg 0,41 ℳ pro 100 kg, exclusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg. Diese Frachtsätze treten 14 Tage nach erfolgter Publication im Centralblatt für Eisenbahnen u. Dampfschifffahrt in Kraft. (694)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlagsverkehr. Für Baumwollgarn werden im Reclamationswege folgende Frachtsätze gewährt. Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach Nachod bei Aufgabe von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen 1,71 ℳ, von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Nachod bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen 1,56 ℳ excl. 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg. Die Frachtsätze treten 14 Tage nach erfolgter Publication im „Centralblatt“, mit Giltigkeit bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1884, in Kraft. (695)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlagsverkehr. Folgende Frachtsätze werden im Reclamationswege, giltig 14 Tage nach erfolgter Publication im „Centralblatt“, bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1884, gewährt.

Für Maschinentheile aus Eisen oder Stahl, sowie solche, welche vorwiegend aus Eisen oder Stahl bestehen, von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach Reichenberg bei Aufgabe pro Frachtbrief und Wagen von 5 000 kg 0,48 ℳ, bei 10 000 kg 0,41 ℳ; ferner für denselben Artikel von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Hohenelbe bei 5 000 kg 1,24 ℳ, bei 10 000 kg 1,17 ℳ; nach Trautenau bei 5 000 kg 1,21 ℳ, bei 10 000 kg 1,09 ℳ — weiter für Chlorkalk bei 10 000 kg 1,09 ℳ — pro 100 kg excl. Schleppbahngebühr, welche für die Relation Reichenberg 5 ₰ pro 100 kg und für sämmtliche übrigen Relationen 10 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 5. März 1884.
Die Betriebsdirection. (696)

Priv. Oest.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Saisontarif. Am 1. März l. J. ist mit Giltigkeit bis zum Schlusse der 1884er Schifffahrt-Saison ein Saisontarif für den directen Transport von Frachtgütern zwischen Wien (St. E. G. und Nordbahnhof) einerseits und mehreren Stationen der K. U. Staatsbahnen (Budapest-Semliner und Dálya-Broder Linie) und der Alföld-Fiumaner Bahn anderseits in Wirksamkeit getreten, welcher für den besagten Verkehr bedeutend ermässigte Frachtsätze enthält. Es wird bemerkt, dass rücksichtlich der auf Grund dieses Saisontarifes abgefertigten Sendungen die seitens der priv. Oesterr.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft in No. 17 und 18 ex 1884 des „Vasuti és közlekedési közlöny“ sub Post No. 349/89 und 411/106 beziehungsweise in No. 18 und 20 ex 1884 des „Centralblattes für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt“ sub P. No. 755/120, 896/126, 897/127 und 898/128 publicirten Refactien keine Anwendung finden. (697RM)

Rumänische Eisenbahn. Am 5. März laufenden Jahres tritt Nachtrag VI zum Gebührentarife für den Eil- und Frachtgüter-Transport vom 25. Mai 1882 und Nachtrag V zum Tarif für die Beförderung von Fracht- und Eilgütern von Stationen der Linie Ploesci-Predeal vom 20. October 1882 in Kraft. (698)

(Fortsetzung der offiz. Anzeigen S. 291.)

No. 5. Jahrgang 1884. Berlin, am 12. März 1884.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 10. März Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.		Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A B B	8470	1	Bierfass	leer	—	26	1	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
2	Adr.	—	1	Kistchen	gefüllt	—	15	2	Coblenz Rh	Linksrh. Köln	
3	A H	369	1	Kiste	Wagenfett	—	32	3	Karlsruhe	Badische Stsb.	
4	A R	781	1	Fässchen	Branntwein	—	31,5	4	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	
5	B (mit Röthel)	—	1	Bund	12 Stück Holzteller	—	17	5	München C. B.	Bayerische Stsb.	
6	B	11	1	Fass	leer	—	16	6	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
7	B	9276	1	Ballen	Speck	—	68	7	Emmerich	Rechtsrh. Köln	
8	B G / V W	730	1	Bierfass	leer	—	37	8	München C. B.	Bayerische Stsb.	
9	C A	3756	1	Ballen	?	—	64	9	Berlin	K. E.-D. Erfurt	beschr. Ostrowo.
10	C K	741	1	Fass	?	—	365	10	Kreiensen	Braunschweig.	beschr. Berlin
11	C & S	378	1	Lattenkiste	leer	—	37	11	Gnesen	K. E.-D. Breslau	
12	D C B	—	1	Rolle	Eisendraht	—	27	12	Anvers Nord	Grand Centr. Belge	
13	E A N	978	1	Kinderwagen	—	—	17	13	Gronau W.	Rechtsrh. Köln	
14	E G D	—	1	Fass	leer	—	34	14	Anvers Nord	Grand Centr. Belge	
15	F	1921	1	„	leer	—	17	15	Nordhausen	K.E.-D. Frankf. a/M.	
16	F B	—	1	Sack	Hülsen	—	50	16	Mülheim a/Ruhr Rh	Rechtsrh. Köln	
17	F B	—	1	Tonne	leer	—	7	17	Quakenbrück Rh	„	
18	F C	975	1	Ballen	Gummiwaaren	—	45	18	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
19	F L	1033	1	„	Gewebe	—	54	19	„	„	
20	F R	2	1	Sack	—	—	25	20	Speldorf	Rechtsrh. Köln	
21	G B & L	166	1	Bierfass	leer	—	33	21	München C. B.	Bayerische Stsb.	
22	G D	15928	1	Sack	Samen	—	23,5	22	Aachen	Linksrh. Köln	
23	G D	1233	1	Kiste	Krämerwaaren	—	—	23	Ruremonde	Grand Centr. Belge	
24	G E	—	1	Sack	Hülsen	—	98	24	Mülheim a/Ruhr Rh	Rechtsrh. Köln	
25	G O	10	1	Fass	leer	—	6	25	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
26	G G A	—	3	Säcke	Hülsen	—	158	26	Mülheim a/Ruhr Rh	Rechtsrh. Köln	
27	G G A	—	5	„	Hülsen	—	272	27	„	„	
28	G H	1050	1	Collo	Guss	—	26	28	Wetzlar	„	
29	H	—	2	Stück	Stahlschaaren	—	7	29	Darmstadt	Main-Neckarbahn	
30	H C	319	1	Kiste	?	—	34,5	30	Braunschweig	Braunschweig.	
31	H	12609	1	Sack	?	—	101	31	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	beschr. Saalfeld.
32	H	—	1		runde Eisenplatte	—	2	32	Herborn	Rechtsrh. Köln	
33	H J G	87	1	Kiste	?	—	134	33	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	
34	H K	156	1	Sack	Samen	—	18,5	34	Kaldenkirchen	Linksrh. Köln	
35	J L Stol.	—	1	—	Eisenstange	—	2	35	Mülheim a/Rhein	Rechtsrh. Köln	
36	J S	1070	1	Fass	leer	—	6	36	B. Gladbach	K. E.-D. Elberfeld	
37	K	81	1	Bretterverschlag	Papier	—	20	37	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
38	K	4619	1	Kiste	?	—	82	38	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	
39	K R	—	1	—	Kette	—	34	39	Kufstein	Bayerische Stsb.	
40	K S	211	1	Ballen	(Leinen ?)	—	56	40	Geilenkirchen	Linksrh. Köln	
41	K S L	491	1	Kiste	?	—	137	41	Aachen T.	„	
42	L M	3341	1	„	gefüllt	—	34	42	Neuss	„	
43	M	—	1	—	gusseis. Rad		13	43	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
44	M	—	1	—	Gusstheil	—	7	44	B. Rittershausen	„	
45	M ✕	—	1	—	Ausgussbecken	—	23	45	Neuss	Linksrh. Köln	
46	M D	2	1	Sack	Kartoffeln	—	80	46	Duisburg K. M.	Rechtsrh. Köln	
47	M H	156	1	Kiste	?	—	19	47	Crefeld	Linksrh. Köln	
48	M T	494	1	Fass	Oel	—	205	48	Lodelinsart	Grand Centr. Belge	
49	N Z	6369	1	Ballen	unbekannt	—	73	49	Venlo	Niederländ. Stsb.	
50	P	—	1	—	gusseis. Rohr	—	4,5	50	Schalke K. M.	Rechtsrh. Köln	
51	P A	210	1	Kiste	?	—	74	51	Kaldenkirchen	Linksrh. Köln	
52	P B	620	1	Ballen	gefüllt	—	12,5	52	Neuss	„	
53	P E	4658	1	Fass	leer	—	9,5	53	Duisburg K. M.	Rechtsrh. Köln	
54	P S	3119	1	Ballen	gefüllt	—	14	54	Neuss	Linksrh. Köln	
55	P S & Co.	5664	1	Kiste	leere Flaschen	—	69	55	Gnesen	K. E.-D. Breslau	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
56	R	—	1	Collo	4 leere Körbe —	6	56	Gnesen	K. E.-D. Breslau	
57	R	3184	1	Ballot	Fausthandschuhe —	19	57	Radolfzell	Badische Stsb.	
58	S G E	—	4	Sack	Hülsen —	218	58	Mülheim a/RuhrRh	Rechtsrh. Köln	
59	T U	433	1	Bierfass	leer —	26	59	München C. B.	Bayer. Stsb.	
60	W	195	1	Kiste	6 Bierhähne —	7	60	Grossheringen	K. E.-D. Erfurt	
61	W T	235	1	—	{Sperrhaken aus Eisen auchKlempneramboss genannt}	33	61	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
62	W T	10023	1	Fass	? —	53	62	Forst	K. E.-D. Erfurt	
					B. Colli m. Adressen sign.					
63	{Act.-Brauerei Essen}	1945	1	Bierfass	leer —	30	63	Hamm	Rechtsrh. Köln	
64	A. Alsleben	10	1	—	Leine 10,5 m lang —	—	64	Eisleben	K.E.-D.Frankf.a/M.	
65	{A. Heinrich oder Heldrich}	1576	1	Bierfass	leer —	18	65	München C. B.	Bayer. Stsb.	
66	Andres	14223	1	„	leer —	20	66	„	„	
67	Berlin	—	1	Pack	Säcke —	140	67	Anvers Est	Grand Centr. Belge	
68	{Bömke Dortmund}	11340	1	Bierfass	leer —	20	68	Hamm	Rechtsrh. Köln	
69	C. Breume	1643	1	„	leer —	30	69	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
70	{C R Dortmund}	1628/30	3	Körbe	? —	80	70	Bochum	„	
71	{Dietkirch Brauerei}	8365	1	Bierfass	leer —	24	71	München C. B.	Bayer. Stsb.	
72	D. G. Leipzig	—	1	Sack	leere Säcke, gebraucht	27	72	Leipzig Th.	K. E.-D. Erfurt	beschr. Leipzig.
73	F. L. München	345	1	Ballot	Dochte u. Nachtlichter	2,5	73	München C. B.	Bayer. Stsb.	
74	{Gebr. Kin Wächtersbach}	—	1	Pack	Säcke —	32	74	Passau	„	
75	Gebr. Maghans	17274	1	Bierfass	leer —	15	75	München C. B.	„	
76	G. Decker	—	1	„	leer —	13	76	„	„	
77	Grünerbräu	375	1	„	leer —	18	77	„	„	
78	G. Rüper	4924	1	„	leer —	39	78	„	„	
79	{Gruber u. Reeb}	21658	1	„	leer —	34	79	„	„	
80	{G. Sinner Grünwinkel}	7172	1	„	leer —	29	80	„	„	
81	{Guttenb. Waldheim}	3088	1	„	leer —	37	81	„	„	
82	Herne	39	2	—	Aufsatzbretter —	—	82	Duisburg K. M.	Rechtsrh. Köln	
83	J. Busker	268	1	Bierfass	leer —	30	83	München C. B.	Bayer. Stsb.	
84	J. Holderied	310	1	„	leer —	49	84	„	„	
85	J. Holderied	744	1	„	leer —	34	85	„	„	
86	J. Schuster	—	1	Pack	Säcke —	23	86	Duisburg B. M.	Rechtsrh. Köln	
87	Kaltenberg	1033	1	Bierfass	leer —	33,5	87	München C. B.	Bayer. Stsb.	
88	Lünen	—	1	Kiste	? —	25	88	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
89	Pfaff	{5653/5 5656/8}	3 / 3	— / Kisten	Nähmaschinen — / — —	{144 62}	89	Duisburg K. M.	Rechtsrh. Köln	
90	Steinfeld	880	1	Bierfass	leer —	30	90	München C. B.	Bayer. Stsb.	
91	U. Schmidt	{5482 5824}	2	Bierfässer	leer —	53	91	„	„	
92	Vandyck	—	1	Pack	Säcke —	59	92	Anvers Nord	Grand Centr. Belge	
93	{W. Scheller V. Ruys}	—	1	„	Säcke —	33	93	Venlo	Niederländ. Stsb.	
94	Xanten	—	1	Korb	Obst —	35,5	94	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	
					C. Colli m. Nummern sign.					
95	—	2	1	Pack	2 Stühle —	11	95	Nürnberg	Bayer. Stsb.	
96	—	8	1	—	Bügeleisenbolzen —	1	96	Langendreer Rh.	Rechtsrh. Köln	
97	—	{1692 1693}	2	Körbe	leer —	16	97	Sachsenhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
98	—	8725	1	Bund	2 Stühle —	9,5	98	München C. B.	Bayer. Stsb.	
					D. Colli mit Figuren sign.					
99	rother Strich	—	1	Collo	eiserne Essenschieber	8	99	{Dresden-Neust. Leipziger Bhf.}	Sächs. Staatsb.	{Am 15./11. 83 aus Wagen 4206 2 Plomben Leipzig MH entladen.
100	{[Dreieck mit MM] M. Müller in Eltville}	864	1	Kiste	leere Flaschen —	65	100	Mülheim a/RuhrRh	Rechtsrh. Köln	
101	{[Dreieck mit S]}	2682/5	4	Fässer	leer —	78	101	Dortmund K. M.	„	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
102	[Marke]	17770	1	Fass	ansch. Oel —	215	102	Braunschweig	Braunschweig.	
103	[Marke]	1898	1	Bierfass	leer —	43	103	München C. B.	Bayer. Stsb.	
104	[Marke] L E	324	1	Kiste	? —	55	104	Aachen	Linksrh. Köln	
105	[Marke] BB	—	1	Bierfass	leer (49 l) —	30	105	München C. B.	Bayer. Stsb.	
					E. Colli ohne Signatur.					
106	—	—	2	—	kieferne Bretter —	?	106	Eichow	K. E.-D. Erfurt	gefunden auf der Strecke.
107	—	—	1	Stange	□Eisen —	22	107	Dresden N. I. Schles. Bahnh.	Sächs. Stsb.	
108	—	—	6	Tafeln	Eisenblech —	25	108	Basel	Badische Stsb.	
109	—	—	1	—	Eisenrohr —	16	109	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	am 26/1. 1884 auf der Strecke zwischen Kappel und Siegmar aufgefunden.
110	—	—	1	—	Fensterschieber —	2	110	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
111	—	—	1	Ballen	alte Fischnetze —	106	111	Kappel i/S.	Sächs. Stsb.	
112	—	—	3	Kisten	leere Flaschen —	—	112	Anvers Nord	Grand Centr. Belge	
113	—	—	3	—	gusseiserne Gewichte	13	113	Olbernhau	Sächs. Stsb.	
114	—	—	1	Collo	Gusstheile —	2	114	Louisenthal	Linksrh. Köln	
115	—	—	2	Bund	Heu —	16	115	Welver	Rechtsrh. Köln	
116	—	—	1	—	Holzgestell —	17	116	Deutz K. M.	„	
117	—	—	3	Sack	Hülsen —	158	117	Mülheim a/Ruhr Rh	„	
118	—	—	1	—	Hundefell —	2	118	Rostock	Mecklenb. Fr.-Fr.	
119	—	—	1	Korb	leer —	2	119	Hamm	Rechtsrh. Köln	
120	—	—	1	Korb	leere Krüge —	20	120	Mülheim a/Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
121	—	—	2	—	eiserne Leitern —	70	121	Strassburg	Elsass-Lothring.	
122	—	—	1	—	eiserne Mulde —	1	122	Kamenz	Sächs. Stsb.	
123	—	—	1	—	eis. Rohr (ca. 6 m lang)	46,5	123	Schlebusch	K. E.-D. Elberfeld	
124	—	—	1	Bund	6 Stangen Rundeisen	34	124	Waren	Mecklenb. Fr.-Fr.	
125	—	—	1	Stab	Rundeisen —	43	125	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
126	—	—	1	Stab	Rundeisen —	8	126	Neuss	Linksrh. Köln	
127	—	—	1	—	halbe Schiebethür 1,30 m hoch, 0,81 m breit	—	127	Hauptwerkstatt Ponath	K. E.-D. Bromberg	
128	—	—	2	—	Schaufeln —	3	128	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
129	—	—	1	Pack	4 Schliesskeile —	—	129	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln	
130	—	—	1	Schliesskorb	2 Westen —	3,75	130	Duisburg K. M.	„	
131	—	—	1	—	eis. Schwungrad —	102	131	Mülheim a/Rh. K. M.	„	
132	—	—	1	—	Trichter —	5	132	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
133	—	—	1	—	Wagenfeder von Stahl	7	133	Quakenbrück Rh.	Rechtsrh. Köln	
134	—	—	1	kleine rohe Kiste	anschein. Weinproben	3	134	Köln C. P. Gep.-Exped.	„	
135	—	—	1	—	Zinkplatte —	9	135	Geldern K. M.	„	

Fortsetzung der offiz. Anzeigen von Seite 288.

II. Personen- und Gepäckverkehr.

Zum Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im **Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnverbande** ist ein Nachtrag XIV erschienen, nach welchem vom 15. März d. J. an Kinder unter 4 Jahren, die auf dem Schoosse der Angehörigen ihren Platz finden, frei befördert werden und wodurch eine Specialbestimmung, betreffend Unterbrechung einer angetretenen Fahrt, zur Einführung gelangt.

Altona, den 5. März 1884.

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirection. (699)

Nord - Ostsee - Hannover - Thüringischer Personenverkehr. Mit dem 20. April cr. kommt die directe Personen- und Gepäck-Abfertigung zwischen Eisleben und Arnstadt zur Aufhebung.

Erfurt, den 7. März 1884. (700)

Königliche Eisenbahndirection,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Aachen-Jülicher Eisenbahn. Heute tritt in unserm Localverkehr

a) zum Tarif für Personenbeförderung ein Nachtrag 2, enthaltend geänderte Zusatzbestimmungen zu § 10 des Betriebsreglements,
b) zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren ein Nachtrag I, enthaltend Aenderungen des § 45 des Betriebsreglements und der Zusatzbestimmungen zu §§ 40 und 43 desselben, sowie Aenderungen der Tarifvorschriften

in Kraft.

Tarife sind bei uns zu beziehen.

Aachen, den 1. März 1884. (701)

Die Direction.

III. Eisenbahn-Effectenverkehr.

Halberstadt - Blankenburger Eisenbahngesellschaft. In Gemässheit der Bekanntmachung des Herzogl. Staatsministeriums vom 22. Juni 1880, die Emission von 165 000 Prioritätsobligationen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft betr., machen wir hierdurch bekannt, dass die Ausloosung derjenigen der gedachten Obligationen, welche bestimmungsmässig zur Rückzahlung kommen sollen, am Dienstag, den 1. April d. Js., Morgens 11 Uhr, im Directionsgebäude auf hiesigem Bahnhofe vorgenommen werden wird.

Den Inhabern der gedachten Obligationen ist gestattet, dem Ausloosegeschäfte beizuwohnen.

Braunschweig, 1. März 1884. (702)

Der Verwaltungsrath
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

Halberstadt - Blankenburger Eisenbahngesellschaft. Die am 1. April d. J. fällig werdenden Zinscoupons der von der Halberstadt - Blankenburger Eisenbahngesellschaft ausgegebenen Prioritätsobligationen werden vom 1. k. Mts. an bei den Zahlstellen der Gesellschaft, nämlich:

1. der Betriebscasse der Gesellschaft in Blankenburg a/H.,
2. der Deutschen Bank in Berlin,
3. der Braunschw.-Hannov. Hypothekenbank in Braunschweig,
4. dem Bankhause J. L. Eltzbacher & Co. in Köln,

5. dem Bankhause Ephraim Meyer & Sohn in Hannover

eingelöst werden.

Braunschweig, 3. März 1884. (703)

Der Verwaltungsrath der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

IV. General-Versammlungen.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft. Die Actionäre unserer Gesellschaft werden zu der auf den

8. April d. J., Nachmittags 1½ Uhr,

im Directionsgebäude auf hiesigem Bahnhofe anberaumten ausserordentlichen Generalversammlung ergebenst eingeladen.

Gegenstände der Berathung und Beschlussfassung sind:

1. Das Project einer Bahnanlage von Blankenburg über Hüttenrode, Rübeland, Elbingerode, Rothehütte nach Tanne.
2. Der wegen Beschaffung der Geldmittel zu dieser Bahnanlage mit der Deutschen Bank in Berlin abgeschlossene Vertrag.

Die Actionäre können behuf ihrer Legitimation zur Theilnahme an der Generalversammlung ihre Actien, ausser bei der Gesellschaftscasse in Blankenburg a/H., oder bei Staats- oder Communalbehörden und Cassen, bei

1. der Firma J. L. Eltzbacher & Co. in Köln,
2. dem Schaafhausenschen Bankvereine daselbst,
3. der Braunschweig-Hannov. Hypothekenbank in Braunschweig,
4. der Deutschen Bank in Berlin,
5. der Firma Ephraim Meyer & Sohn in Hannover

deponiren.

Braunschweig, 6. März 1884. (704)

Der Verwaltungsrath der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

V. Submissionen.

Eisenbahn-Directionsbezirk Elberfeld. Die in den diesseitigen Werkstätten zu Witten, Elberfeld, Langenberg, Arnsberg und Siegen in dem Zeitraum vom 1. April 1884 bis ult. März 1885 sich ergebenden Materialienabfälle, sowie die Nebenproducte der Wittener Steinkohlen-Gasanstalt als Eisendrehspähne, Eisengussschrott, Schmiedeeisenschrott, Radreifen, alte Radgestelle, Kupfer-, Messing- und Stahlschrott, Abfälle von Zink, Leder, Gummi, Plüsch, Wagentuch, Hammerschlag, Schweissofenschlacken, Oelrückstände, sowie Gaskokes, Gastheer, Ammoniakwasser u. a. m. sollen im Wege der Licitation verkauft werden.

Offerten hierauf sind verschlossen, frankirt und mit der Aufschrift „Offerte auf Ankauf alter Materialien etc. versehen bis Montag den 17. März 1884 an unser maschinentechnisches Büreau hier einzureichen, woselbst deren Eröffnung Vormittags 11 Uhr in Gegenwart der erschienenen Interessenten erfolgen wird.

Die Verkaufs-Bedingungen nebst Massen-Verzeichniss sind bei dem Kanzlei-Vorsteher Peltz hierselbst einzusehen, können auch gegen Zahlung von 15 ₰ pro Exemplar von dem Genannten bezogen werden.

Elberfeld, den 28. Februar 1884. (705)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Weimar-Geraer Eisenbahn. Altmaterialien-Verkauf. Die Vorräthe von etwa 223 000 kg ausrangirten 130 mm hohen, 6—7 m langen Eisenschienen, 50 200 kg Schienenenden, 6 500 kg ausrangirtem Kleineisenzeug und 13 600 kg ausrangirten Werkstattsmaterialien sollen im Submissionswege verkauft werden. Verzeichniss und Bedingungen werden gegen 50 ₰ von unserm Secretariate abgegeben.

Die Offerten sind portofrei und mit der Aufschrift: „Offerte auf Ankauf von Altmaterialien" bis zum 24. März a. c., Vormittags 11 Uhr, an uns einzusenden; dieselben werden zu dieser Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Weimar, den 6. März 1884. (706)

Die Direction.

VI. Submissions-Resultate.

Maschinentechnisches Bureau der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. Breslau, den 29. Februar 1884.

Offerte pro Locomotive mit Ausrüstung ℳ	Submittent: Name und Domicil	Lieferzeit	Lieferort
	4 Normal-Tenderlocomotiven, dreigekuppelt, 430 mm Cylinderdurchmesser.		
27 600	Union-Giesserei Königsberg in Pr.	2 Stück im November, 2 „ „ December 1884	Lizentbahnhof Königsberg.
30 500	Stettiner Maschinenbau-Actiengesellschaft Vulcan in Bredow bei Stettin	2 Stück im December 1884, 2 „ „ Januar 1885	Stettin Bahnhof der Breslau-Freiburger Bahn.
30 000	F. Schichau in Elbing	6 Monate nach Zuschlag	Elbing.
32 000	Maschinenfabrik Esslingen in Esslingen	August 1884	Esslingen.
29 400	Hohenzollern, Actiengesellschaft für Locomotivbau in Düsseldorf-Grafenberg	2 Stück im August und 2 „ „ September 1884	Grafenberg.
29 200	Hannoversche Maschinenbau-Actiengesellschaft vorm. Georg Egestorff in Linden vor Hannover	6 Monate nach Zuschlag	Linden. (Fischerhof).
32 000	Henschel & Sohn in Cassel	2 Stück im October, 2 „ „ November 1884	Unterstadtbahnhof Cassel. (707)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. iur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 22. Zeitung des Vereins 1884.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pranumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte d[illegible]en unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 15. März 1884.

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

V.

Ich habe verschiedene Deutsch-Amerikanische Ingenieure, deren jeder selbst eine Anzahl von Dampfschiffmaschinen construirt hat, gefragt, warum man denn für die hiesigen Raddampfer die ungeschlachten, eincylindrigen Balanciermaschinen beibehalte, und erhielt zur Antwort: „Aus öconomischen Gründen". Das Gerüst, auf welchem der Balancier ruht, besteht aus Holz und kostet allerdings nicht viel — es haben sich aber bereits so bedeutende Unfälle wegen dieses Systems ereignet, dass es wohl mehr die Gewohnheit ist, welche diesen Gerüsten sammt Balancier das Dasein gestattet.

Das Gerippe desselben wird aus Gusseisen hergestellt und starke, einen Rhombus bildende, schmiedeeiserne Barren umfassen dieses, welches durchbrochen und möglichst leicht construirt ist. Guss- und Schmiedeeisen besitzen verschiedene Ausdehnungscoëfficienten, daher kommt es häufig genug vor, dass der Balancier einzig und allein wegen innerer Spannung zusammenbricht. Ein solcher Unfall allein ist schon bedenklich genug, wenn er auf Küstendampfern, Sund- oder Flussdampfern vorkommt, denn diese Dampfer besitzen entweder gar keine, oder nur sehr beschränkte Segelkraft, wohl aber bieten sie, ihrer etagenweise construirten Verdecke halber, dem Winde eine bedeutend grössere Fläche dar, wie wirkliche Oceandampfer, welche fast alle ausgezeichnet segeln. Die hiesigen Flüsse sind reich an Untiefen und Klippen, versagt die Maschine, so muss Anker geworfen und gewartet werden, bis Hülfe kommt — derartige Unannehmlichkeiten sind aber unbedeutend gegenüber anderen Folgen des Balancierbruches: Meist wird der Kolben aus dem Cylinder getrieben — entweder oben, oder häufiger unten hinaus — sogar der Schiffsboden wird durchgeschlagen, und erst vor etwa 2 Jahren sank aus dieser Ursache ein grosser Dampfer auf dem Hudsonriver, nicht weit von Newyork, in kurzer Zeit. Selbst der prachtvolle neue Sunddampfer „Pilgrim", der grösste dieser Gattung in den Vereinigten Staaten, hat einen Balancier.

Die Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft besass in den fünfziger Jahren 4 Schleppdampfer „Amerikanischen Systems", gab sie aber bald wieder auf.

Vier Winter kreuze ich bereits den Hudsonriver zwischen Newyork und Jersey-City. Cortlandstreet in Newyork liegt dem Bahnhofe der Pennsylvaniabahn genau gegenüber und es beträgt die Breite des Flusses eine Englische Meile. Die Bahn besitzt selbst Fährboote (Ferryboats) und piers für Personenverkehr am Fusse von Cortland- und Desbrosses-Streets.

Billete für diese Bahn kann man auf der Newyorker Seite kaufen, wo nicht, hat man 3 Cents pro Person Fährgeld zu zahlen, wie jeder, welcher nur von einem Ufer auf das andere Ufer will.

Die Fährboote auf dem Hudsonriver (auch Northriver genannt) sind grösser, als jene auf dem Eastriver, d. h. jenem Arme des Hudsonriver, welcher sich zwischen Manhattan-Island und Long-Island befindet. Die Strömungen und auch die Kurse der Boote auf dem schmäleren Eastriver bedingen kürzere Schiffskörper.

Von dem Verkehr auf beiden Flussarmen kann sich ein Europäer, selbst ein Londoner, schwer einen Begriff machen, man muss ihn gesehen haben. Die Einwohnerzahl von Manhattan-Island beträgt etwa 1 200 000; nun wohnt aber auf Long-Island bis wenige Englische Meilen landeinwärts schon eine weitere Million; auf Staten-Island, dann westlich auf dem Festlande in Jersey-City, Hoboken, Newark, Elizabeth und wie die Städte und Städtchen alle heissen, welche durch etwa alle 30 Minuten verkehrende Eisenbahnzüge mit Jersey-City, resp. Hoboken verbunden sind, auch fast eine Million. Diese 3 Millionen Menschen stehen im regsten Verkehr mit einander und ein sehr grosser Procentsatz kreuzt täglich mindestens zwei Mal einen, auch beide Flussarme, und zwar concentrirt sich der Flussverkehr hauptsächlich auf die Strecke von der südlichsten Spitze von Manhattan-Island, der Battery, bis zur 14. Strasse, eine Länge von etwa 2½ Englischen Meilen. Die schwersten Frachtwagen fahren mit Leichtigkeit auf die Ferryboote und stehen in doppelter Reihe auf dem Schiffskörper; die Passagiere befinden sich in langen Cabinen auf seitwärts angebrachten Ausladungen; dieselben sind so breit, wie die Schaufelräder; zwischen letzteren und dem Verschlage, welcher die Cabinen von dem Standplatze der Fuhrwerke abschliesst, befindet sich ein schmaler Gang, welcher den vorderen und hinteren Theil der Cabine verbindet. Alle 15 Minuten verlässt während des Tages ein Boot auf jeder Seite des Flusses den „slip" und ist stets gut besetzt, Stunden lang des Vor- und Nachmittags aber vollgepfropft.

Der Winter 1880/81 war für Newyork und Umgegend der härteste, welchen Weisse hier überhaupt erlebt haben — selbst

der Northriver war trotz seines Salz- oder brackischen Wassers, trotz der Ebbe und Fluth einige Tage lang fest zugefroren, die Ferryboote verkehrten aber regelmässig! Sie brachen sich, wie auch Schiffe anderer Kurse, z. B. Oceandampfer, breite Bahnen in das Eis und fuhren in diesen Canälen hin und her; in dem Eisconglomerate hingen Dutzende von abgebrochenen Schaufeln — never mind, go ahead. Als der Eisgang kam, schwammen oft riesige Eistafeln von beträchtlicher Dicke herab, das Boot fährt mit „full speed" — plötzlich hört man die Glocke im Maschinenraume das Signal „stop" geben — krachend bricht das Schiff in die Eistafel hinein, und nur auf einen Fall kann ich mich besinnen, dass wir zurück mussten, um ein zweites Mal in dieselbe Tafel zu fahren. Die Boote, welche an beiden Enden Steuerruder besitzen, sind sehr stark gebaut und halten solche Fahrten aus. Grosse Eisschollen werden durch die Schaufeln empor gerissen und an die Radkasten geschleudert, so dass die grossen Spiegel an denselben in den Cabinen beinahe zerspringen.

Dieser Winter war reich an Nebeln — Nebel ist bekanntlich der schlimmste Feind der Schifffahrt, trotz des auch bei Nebeln immerhin lebhaften Verkehrs sind wenig Zusammenstösse vorgekommen.

Herrscht kein Nebel, so kann man sich fast jeden Punkt in der Mitte des North- und Eastriver als Centrum eines regulären Sechsecks denken — die Diagonalen sind stets belebte Kurslinien — theils fahren dort Dampfer, theils lavirende Segelschiffe in beiden Richtungen; dazu kommen noch, parallel mit den Ufern, dicht neben einander liegende Kurslinien. Es ist oft zu bewundern, wie knapp ein Schiff am andern vorüber fährt, ohne zu collidiren.

Die schon erwähnten „slips" bestehen aus Wasserflächen, welche genau die Form und ungefähr die Grösse eines halben Bootes (von einem Ende bis zur Mitte) besitzen; die begrenzenden Seitenwände bestehen aus starken Bohlen, welche auf riesige Pfähle genagelt sind; diese Pfähle sind in den Flussboden eingerammt und gleichen jenen in Venedig, an welche man die Gondeln bindet. Die so gebildete Holzwand ist ungemein elastisch und, obgleich die Boote bei Sturm oder starker Ebbeströmung häufig in einem Winkel von 45° mit beträchtlichem „Moment" anrennen, werden sie doch ganz sanft abgewiesen und nicht ein Splitterchen bleibt am Boote oder an der Wand hängen; sie fahren mit dem einen Ende voraus vorsichtig in den „slip" hinein, wo sich eine mit Ebbe und Fluth abwärts oder aufwärts gehende schwimmende Brücke befindet — das Boot wird ausgebunden, man legt starke Bretter für die Passagiere und Wagen auf und in 2—3 Minuten ist es vollständig geleert — neue Personen, neue Wagen warten bereits, — 15 Minuten nach dem ersten verlässt das zweite Boot den „slip", dessen Längsachse rechtwinklig auf dem Stromstriche steht.

Die neue Hängebrücke nach Brooklyn lenkt einen Theil des Verkehrs über den Eastriver von den Booten ab, der im Bau begriffene Hudsonriver-Tunnel wird ebenfalls viel dazu beitragen, den Northriver zu entlasten — nöthig ist es, der Verkehr wird immer riesiger und wird, steigt er in dem bisherigen Verhältnisse, auf viele Jahre hinaus mindestens dem heutigen gleich bleiben, wenn auch der Tunnel fertig ist. Dann wird man einen zweiten, dritten Tunnel bauen müssen, von einer zweiten Eastriver-Brücke spricht man bereits ernstlich.

Die Italienischen Eisenbahnen in 1882.

Wie in den Vorjahren bringen wir aus dem vom Italienischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten publicirten Berichte über die Eisenbahn-Betriebsergebnisse in 1882 (Relazione statistica sulle costruzioni e sull esercizio delle strade ferrate italiane*) auszugsweise die hauptsächlichsten Daten.

Der Bericht ist von dem Generaldirector der Eisenbahnen P. Valsecchi, Inspecteur des Civil-Ingenieurwesens aufgestellt worden und zerfällt nach dem an den Minister Genala gerichteten Begleitschreiben in vier Theile:

1. Eisenbahnbauten für directe Staatsrechnung, welche durch Specialgesetze vor dem 29. Juli 1879 angeordnet waren;
2. Bau neuer Linien zur Ergänzung des Eisenbahnnetzes in Ausführung obigen Gesetzes;
3. Bahnbauten, welche an Private concessionirt worden sind (mit einem Anhang über Concession, Bau und Betrieb von Dampf-Tramways);
4. Betriebsresultate der Italienischen Eisenbahnen.

Einige besonders interessirende Notizen über Ergebnisse des 1. Semesters 1883 sind gleichfalls mit aufgeführt.

Wir beschäftigen uns zunächst mit dem wichtigen letzten Theil, die erlangten Betriebsresultate umfassend, und werden über die Bauten etc. besonders referiren.

Die Länge der in Betrieb befindlichen Italienischen Eisenbahnstrecken betrug ult. 1881 = 8 892,7 km und ult. 1882 = 9 182,4 km, so dass in 1882 ein Zuwachs von 289,7 km zu verzeichnen war; dieser Zuwachs reducirt sich in Folge von Abkürzungen durch gemeinsamen Betrieb und nach genauer Messung auf 285,1 km, und vertheilt sich auf die Strecken: A. Oberitalienische Bahnen: Stradella-Garlasco (eröffn. 11/9.) 50 km; Mortara-Robbio (6/11.) 12 km; Mortara-Garlasco (31/12.) 17 km; Oleggio-Pino (Schweizer Grenze) (4/12.) 65,6 km; Pinerolo-Torre-Pillici (21/12.) 16,5 km. B. Römische Eisenbahnen: Codola-Nocera (1/5.) 4,3 km. C. Südbahnen: Pietra-Elcina-San Giuliano del Sannio (12/2.) 47,7 km; Termoli bis zur provisorischen Station Larino (12/2.) 31 km; Aquila-Rocca di Corno (12/6.) 24,4 km; S. Giuliano del Sannio-Vinchiaturo (2/7.) 11 km und Strecke Larino von der provisorischen bis zur definitiven Station (20/8.) 5,6 km. Veränderungen im Besitzstande anlangend, so ging in Folge Gesetzes vom 25/12. 1881 ab 1/1. 1882 provisorisch die Betriebsleitung der Römischen Eisenbahnen, und nach dem Gesetze vom 25/6. 1882 Besitz und Betrieb der Strecken Vicenza (Thiene)-Schio, Vicenza-Treviso, Padua-Bassano, Pisa-Collesalvetti und Tuoro-Chiusi auf den Staat über. — Bei einer Gesammtlänge der Eisenbahnen von 9 182,4 km, einer Seelenzahl von 28 951 349 Einwohnern und 2 963 Quadratmyriametern Ausdehnung des Landes kamen auf je 10 000 Seelen 3,17 km und auf jeden Quadratmyriameter 3,1 km Eisenbahnlänge. —

Das rollende Material bestand ult. December 1882 aus 1 626 Locomotiven, 4 943 Personenwagen und 28 693 Wagen für Güter und Vieh; d. i. respective 97, 242 und 2 101 mehr als im Vorjahre. Die Personen- und Güterzüge legten zusammen 39 631 042 Zugkilometer zurück, 1 705 117 mehr als in 1881.

Die Betriebseinnahmen betrugen 192 938 928,72 Lire; das Mehr gegenüber dem Vorjahr ist auf Rechnung des Frachtgutes zu setzen, wie nachfolgende Zusammenstellung ergiebt:

Einnahme aus	1882 L.	1881 L.	Differenz in 1882 L.
Personenverkehr .	79 977 035	79 864 875	+ 112 160
Eilgutverkehr . .	21 634 237	21 383 503	+ 250 734
Frachtgutverkehr .	88 052 734	85 231 103	+ 2 821 631
Diversem	3 274 922	85 182 131	— 1 907 209
Sa.	192 938 928	191 661 612	+ 1 277 316

Die Zahl der transportirten Reisenden betrug 34 372 056 oder 331 541 mehr als im Vorjahr; dieselben durchfuhren 1 655 832 698 km, d. i. mehr 15 274 958 km. An Eilgut wurden 5 313 316 Centner (258 467 Centner mehr als im Vorjahr) auf 739 535 216 km transportirt, d. i. um 8 046 144 km weiter. Das Frachtgut betrug 9 838 797 t (mehr um 634 905 t), welche 1 230 369 417 km oder mehr 14 852 589 km durchfuhren.

Die Betriebskosten stellten sich wie nachstehend angegeben:

	1882 L.	1881 L.	Differenz in 1882 L.
Allgemeine Verwaltung	12 103 025	11 486 764	+ 616 261
Bahnaufsicht und Bahnerhaltung .	41 647 714	40 620 556	+ 1 027 158
Verkehrs- u. Transportdienst . .	42 152 796	39 102 116	+ 3 050 680
Zugförderung und Werkstättendienst	43 041 578	43 522 719	— 481 141
Sa.	138 945 113	134 732 155	+ 4 212 958

Werden von der Einnahme ad 192 938 928 L. die Ausgaben mit 138 945 113 L. subtrahirt, so bleibt ein Betriebsüberschuss von 53 993 815 L. gegen 56 929 457 L. des Vorjahres, d. i. 2 935 642 L. weniger. Dies Ergebniss resultirt daraus, dass die erhöhte Einnahme einer so vergrösserten Betriebsausgabe gegenübergestellt wurde, wie sie in dem Berichtsjahre in Folge ausserordentlicher Betriebs-Unterbrechungen, hervorgerufen durch wiederholte verheerende Ueberschwemmungen in Oberitalien, diesmal erforderlich war. Auch dürfen die Einwirkungen der im Berichtsjahr neu in Betrieb genommenen Strecken nicht ausser Acht gelassen werden.

Den dem 4. Theil des Berichtes beigefügten Anlagen entnehmen wir noch einige Details.

Aus der graphischen Darstellung der Ausdehnung, Einnahme, Ausgabe und des Reinertrages der Italienischen Bahnen seit 1839 ersehen wir, dass die Betriebslänge sich im Durchschnitt jährlich um 212 km rund gesteigert hat; auf das Kilometer Betriebslänge reducirt, war die höchste Einnahme im Jahre 1881 mit 21 700 L., die niedrigste in 1867 mit 15 400 L.; die höchste Betriebsausgabe in 1882 mit 15 450 L. rund, die niedrigste in 1868 mit 8 900 L. rund; der höchste Betriebsüberschuss in 1863 mit 10 250 L., der niedrigste in 1867 und in 1882 mit je 6 000 L. rund.

Die mittlere Betriebslänge für die einzelnen Verwaltungen betrug Ende 1882: Oberitalien 3 587,4 km, Römische Eisenbahnen 1 675,7 km, Südbahn 1 544,7 km, Calabro-Sicilische Bahnen 1 332,5 km, Sardinische Bahnen 388,1 km, West-Sicilische E. 192,4 km, Milano-Saronno etc. 67,5 km, dem Staat gehörige Localbahnen 140 km und diverse kleine Privatbahnen 80,3 km.

---

*) Cfr. Notiz in No. 101 Jahrg. 1883 S. 1370. D. Red.

Von der Gesammtlänge ad 9 182,4 km sind 629,7 km doppelgleisig. — Unter der Zahl der Güterwagen befinden sich 1 017 Gepäckwagen; auf das Kilometer Betriebslänge kommen 0,177 Locomotiven, 0,508 Personen- und 3,124 Güterwagen. Die Personenwagen haben 183 732 Sitzplätze, d. i. rund 37 pro Waggon, 18 pro Achse und 20,4 pro Kilometer Betriebslänge; die Güterwagen fassen 251 114 t, oder 8,9 t pro Wagen, 4,4 t pro Achse und 28,20 t pro Kilometer Betriebslänge. Jede Personenwagenachse legte durchschnittlich 35 072 km, jede Güterwagenachse 15 384 km zurück; die Locomotiven durchfuhren im Ganzen 54 957 990 km, durchschnittlich jede 33 716 km. Die Gesammtzahl der Züge (incl. 37 377 Materialzüge) betrug 573 423, von denen durchschnittlich jeder 71 km zurücklegte (d. h. Personen- und Güterzüge 73 km, Materialzüge 33 km im Durchschnitt).

Das Anlagecapital betrug ultimo December 1882 1 210 275 000 L., wovon 139 518 000 L. auf das rollende Material zu rechnen sind; somit entfällt auf das Kilometer Betriebslänge 347 082 L. (wovon 40 011 L. auf Rollmaterial). — Von den Betriebseinnahmen entfielen auf das Kilometer Betriebslänge 21 418 L. (Personenverkehr 8 878 L., Eilgut 2 401 L., Frachtgut 9 775 L., Diverses 364 L.), von den Betriebsausgaben 15 425 L. rund. Letztere verhalten sich (nach Procenten) den 4 obengenannten Ausgabetiteln entsprechend wie 8,71 : 29,99 : 30,33 : 30,97.

Jeder Reisende durchfuhr in I. Classe 88 km, in II. Classe 52 km, in III. Classe 43 km und in IV. Classe 22 km (nach Procenten stellen sich die vier Classen wie 5,80 : 26,11 : 67,31 : 0,78), im Durchschnitt 48 km, und zahlte durchschnittlich 7,88, 3,19, 1,49, 0,62 L., im Durchschnitt 2,31 L., oder für je ein durchfahrenes Kilometer resp. 0,088, 0,061, 0,034, 0,028 L., durchschnittlich 0,048 L. Jeder Centner Eilgut durchfuhr 139 km, zahlte dafür 3,15 L. oder pro Kilometer 0,023 L.; jede Tonne Frachtgut durchfuhr 117 km und zahlte dafür durchschnittlich 8,15 L. oder pro Kilometer 0,069 L. Unter dem transportirten Frachtgut nehmen Cerealien und Mehl mit 2 130 855 t die erste und Steinkohlen mit 1 459 747 t die zweite Stelle ein.

Das Dienstpersonal belief sich auf 35 544 Beamte und 35 024 Arbeiter, zusammen 70 568 oder pro Kilometer Betriebslänge 7 685; dieselben bezogen zusammen 75 880 406 L. an Competenzen oder pro Kilometer Betriebslänge 8 264 L.

An Unfällen ereigneten sich während des Berichtsjahres: 575 Entgleisungen (davon 67 auf freier Strecke), 469 Zusammenstösse (davon 45 auf offener Bahn) und 5 359 sonstige Unfälle (2 397 auf freier Bahn). Es wurden dabei getödtet: 4 Reisende (durch eigene Unvorsichtigkeit), 61 Bedienstete (davon 48 durch eigenes Verschulden) und 106 dritte Personen (100 durch eigene Schuld); verletzt wurden 51 Reisende, 708 Bahnbedienstete und 79 dritte Personen und zwar in Folge eigenen Verschuldens resp. 26, 171 und 59.

Als Stationen, welche mehr als 1 Million Lire Einnahme gehabt haben, werden bei den Oberitalienischen Bahnen 19 (darunter Mailand incl. Transit mit 12 797 000 L. rund), bei den Römischen Eisenbahnen 4 (darunter Rom Eilgut mit 5 394 000 L. und Rom Frachtgut mit 2 817 000 L. rund), bei den Südbahnen 4 (darunter Bologna Transit mit 3 255 000 L. rund) und bei dem Calabro-Sicilischen Netz 2 (darunter Catania mit 2 028 000 L. rund) aufgeführt.

Den Schluss des IV. Theiles des Jahresberichtes bilden erläuternde Beschreibungen und Nachrichten, welche auf 54 Seiten in 5 Capitel zerfallen: 1. Unterhaltung und Bauarbeiten; 2. Rollmaterial und Zugförderung; 3. Verkehrs- und Transportdienst; 4. Eisenbahnrechtliches; 5. Personal und Kosten der Eisenbahncommissariate.

Als Anhang sind auf 28 Seiten allgemeine Bemerkungen über den Betrieb Italienischer Eisenbahnen beigefügt, welche das Resultat diverser Studien in Bezug auf Gleichförmigkeit des festen und Rollmaterials der verschiedenen Bahnen wie in Bezug auf Verbesserungen im Betriebe darlegen.

Verein Deutscher Maschineningenieure.

Vorsitzender: Civilingenieur Veitmeyer.

Schriftführer: Commissionsrath Glaser.

In der Februar-Versammlung gab Herr Maschinenfabrikant Hoppe eine Reihe interessanter Rückblicke auf die Entwickelung des Dampfmaschinenwesens vor 50 Jahren, die sich um so anregender gestalteten, als der Redner durchweg als Augenzeuge und thatkräftiger Förderer dieser Entwickelung sprechen konnte.

Wie allerseits bekannt, suchte schon James Watt s. Z. um ein Patent auf Anwendung des Expansionsprincips für Dampfmaschinen nach; es war ihm jedoch ein Concurrent zuvorgekommen und Watt konnte es deshalb für seine Maschinen nicht anwenden. Wohl möglich, dass für alle diejenigen, denen diese Verhältnisse nicht bekannt waren, schon der Umstand, dass dieser s. Z. unübertroffene Constructeur und Erbauer von Dampfmaschinen dieselben ohne Expansion lieferte, genügte, um ihnen Misstrauen gegen die Zweckmässigkeit der letzteren einzuflössen.

Der „Sparhahn" einer Freund'schen Dampfmaschine (mit Vierwegehahn-Steuerung), von welcher Zeichnung und Beschreibung im Jahre 1830 in die Hände des Vortragenden gelangte, war das erste, was ihm Kunde über Anwendung der Expansion in Deutschland von Seiten einer Berliner Maschinenbauanstalt gab und zugleich sein lebhaftestes Interesse dafür in Anspruch nahm.

Es musste ihn daher nicht wenig befremden, in Berlin, wohin er im März 1832 übersiedelte, bei den von Freund erbauten Dampfmaschinen den „Sparhahn" wohl vorhanden, aber durchgängig ausser Gebrauch zu finden und von den Maschinenwärtern (welche ja damals als die einzigen erfahrenen Praktiker eine sehr wichtige Stellung einnahmen) fast nur absolut absprechende Urtheile über den Nutzen des Sparhahns zu hören. Wenn auch hierfür die Erklärung nahe lag, weil diese guten Leute ja absolut keinen Unterschied zwischen Spannung und Quantität des Dampfes kannten, so waren doch die Urtheile wissenschaftlich-technischer Autoritäten damaliger Zeit: „ja, die Expansion sei theoretisch sehr vortheilhaft, aber in praxi tauge sie nichts", viel weniger erklärlich.

Ausser Freund war damals nur F. A. Egells in Berlin als Erbauer von Dampfmaschinen rühmlichst bekannt, und die besonders gefällige Form seiner Bügelmaschine sowie die bestechende Eleganz ihrer Bewegungen gegenüber den andererseits gebräuchlichen sperrigen Balanciermaschinen waren es wohl vorzugsweise, welche ihnen in kurzer Zeit die besondere Vorliebe des industriellen Publikums erwarben, andererseits war es wohl der sehr reichlich bemessene Kraftüberschuss und die sorgfältige Ausführung, welche ihnen dessen dauernde Zufriedenheit sicherte.

Egells wandte bei seinen Maschinen keine Expansion an, rechnete aber zu der Zeit, wo Freund'sche Maschinen mit 6 □' Kesselheizfläche pro Pferdekraft Anwendung fanden, 10 □' Heizfläche auf die Pferdekraft.

Von anderen als Niederdruck- oder Mitteldruck-Maschinen mit Condensation war damals überhaupt nicht die Rede, und Freund hätte bei ⅓ Cylinderfüllung mit 6 □' weiter kommen müssen als Egells mit 10 □', wenn eben von der Expansion der ordnungsmässige Gebrauch gemacht worden wäre und nicht nebenbei auch noch andere Umstände mitunter die Leistung beeinträchtigt hätten. Freund wandte Oberflächencondensatoren mit knapp bemessener Kühlfläche und solcher Einrichtung an, dass ihre Reinigung mit besonderen Umständen verknüpft war und deshalb hier und da ganz unterblieb. Wie weit sich dergleichen Vernachlässigungen erstreckten, darüber führt der Vortragende ein drastisches Beispiel an, wo bei einem unpraktisch angeordneten Oberflächencondensator sämmtliche Kupferröhren in steifem Schlamm lagen, so dass der Condensator ganz wirkungslos war und unter solchen Umständen konnte man freilich auch von dem Condensator sagen: „theoretisch recht schön, aber in praxi taugt er nichts."

Im Jahre 1834 trat der Vortragende nach Absolvirung des Königlichen Gewerbeinstituts in die F. A. Egell'sche Maschinenbauanstalt ein und fand im Zeichenbureau und den Werkstätten Gelegenheit, Holz-, Eisen- und Metallarbeiten gründlich kennen zu lernen und damit zugleich die Möglichkeit, sich in Allem zu orientiren, was die Werkstätten passirte, wogegen im Zeichenbureau nur das zu seiner Einsicht gelangte, was er speciell zu bearbeiten hatte. Ueberhaupt wurde in jener Zeit auf thunlichste Geheimhaltung alles Werthvollen besonderes Gewicht gelegt, damit aber natürlich das grösste Interesse geweckt, die Geheimnisse zu ergründen.

Kofferkessel waren damals bereits im Aussterben begriffen, kupferne mussten mehr und mehr den eisernen das Feld räumen, ebenso gekünstelte Constructionen der cylindrischen Kesseln mit gerade durchgehenden schmiedeeisernen oder krummen gusseisernen Feuerrohren, deren starke Flantschen gegen die Feuerungsbleche verschraubt und mit Eisenkitt verdichtet wurden. Trotzdem haben derartige Kessel 15 Jahre Tag und Nacht im Feuer gelegen und so lange dicht gehalten, obgleich das Blech an der Kittfuge mit einem Netz von Rissen durchsetzt war.

Auch die eisernen Armaturstücke wurden mit durchgehenden verpackten Flantschenschrauben und Eisenkitt gegen den Kessel verdichtet und hielten sich ganz gut, wenn es nur eben richtig ausgeführt war.

Ueberhaupt spielte damals der Eisenkitt eine Hauptrolle für alle dauernden Verbindungen und demgemäss basirte ein wesentlicher Theil der Maschinenconstructionen auf der Voraussetzung, dass Eisenkitt für immer zuverlässig sei.

Framestücke von Dampfmaschinen mit bearbeiteten, zusammengepassten Flächen direct auf einander zu schrauben, war verpönt; wenigstens musste Papier, am besten feuchtes Löschpapier dazwischen gelegt werden; überhaupt war es aber nicht Sitte, die Verbindungsstellen zu bearbeiten, sondern in der Regel wurden zwischen den rohen Gussstücken Holzdicken, Fournier- oder dünne Pappstücke gepasst.

Das Aufschleifen von Cylinderdeckeln kannte man noch nicht, sie wurden abgedreht und mit getalgten Hanfflechten verdichtet unter sorgfältiger Aufmerksamkeit auf die Stopfbüchse, dass diese nicht klemmte.

Die Dampfkolben mit frischer Hanfpackung mussten spätestens den nächsten Sonntag, später alle 4 Wochen nachgezogen resp. nachgepackt werden.

Metallene Segmentliderung war zwar bekannt, genoss aber noch kein Vertrauen; dennoch wurde es etwa ein Jahr später gewagt, eine Liderung mit elastischen Ringen mit Keilverschluss anzuwenden, sie bewährte sich und obgleich damals z. B. ein solcher Metallkolben von 18" Durchmesser 300 Thaler kostete, so verschwanden doch die Hanfkolben für Dampfcylinder bald gänzlich; für Luftpumpen wurden sie freilich beibehalten, dagegen wurden die für die Steuerung von Egells anfangs ausschliesslich angewendeten langen metallenen Dschieber mit Hanfpackung, welche auf Metallgarnirungen der Cylinder liefen, bald durch hohle Kolbenschieber mit Metallringliderung verdrängt; später gelagten auch Flachschieber resp. Muschelschieber zur Verwendung.

Für die Regulirung des Schiebers galt als unumstössliche Regel, dass er genau auf dem todten Punkte der Kolbenbewegung Aus- und Eingangskante gleichviel (in der Regel $^1/_8$") decken müsse. Sowohl Dampfaustritt aus dem Cylinder als Dampfeintritt in denselben konnten also erst kurz nach dem Hubwechsel erfolgen. Es war dies jedoch bei der geringen Umgangszahl der Maschinen und Nichtanwendung der Expansion insofern nicht von erheblicher Bedeutung, als die noch disponible ganze Expansionsarbeit des Dampfes genügte, um denselben in verhältnissmässig kurzer Zeit ziemlich vollständig aus dem Cylinder in den Condensator zu treiben, so dass also der Kolben ohne erheblichen Gegendruck arbeitete.

In höchsst anziehender Weise schilderte der Vortragende das Resultat seines ersten Versuches, seinen Principal zur Anwendung der Expansion zu bewegen, ferner, wie er allmälig zur Construction von Grund- und Expansionsschiebern gelangte und wie es ihm später mit einem Patent auf „eine variable Expansionsvorrichtung für Locomotiven" erging. Auch zur Einführung Woolf'scher Maschinen ging, wie aus dem Vortrage erhellte, der Redner bahnbrechend vor.

Zum Schluss führt Herr Hoppe noch an:

„Regulatorexpansion habe ich gegen Anfang der 50er Jahre mehrfach angewendet, neben ihren Vortheilen bei vernünftiger Bedienung aber auch in einigen Fällen den Nachtheil kennen gelernt, dass bei unaufmerksamer Bedienung der Dampfdruck so weit fiel, dass er ohne kurze Unterbrechung des Betriebes nicht wieder hinaufzubringen war. Dies veranlasste mich, von einer allgemeineren Einführung der Regulatorexpansion zunächst abzustehen und dieselbe erst in späteren Jahren wieder aufzunehmen, wo ihre Vortheile bereits anderweit die gebührende Anerkennung gefunden hatten."

Die von einer Commission formulirten, von uns auszugsweise in No. 19 S. 264 bereits mitgetheilten Preisausschreibungen werden hierauf von der Versammlung angenommen.

Die Stenographie im Dienste der Eisenbahnen.

In dem in No. 2 unserer Zeitung unter diesem Titel veröffentlichten Artikel wurde unter Anderem die Behauptung aufgestellt, dass „das System Gabelsberger die weitaus grösste Verbreitung gefunden und zugleich als einziges System sich staatlicher Anerkennung zu erfreuen habe".

Dagegen machte in No. 6 S. 81 ein Anhänger des Stolzeschen Systems, Herr Bäckler, geltend, dass „die grosse Anhängerzahl der Gabelsberger'schen Stenographie sich eben aus der staatlichen Begünstigung erkläre, die

ohne jede Prüfung der concurrirenden Systeme stattgefunden habe".

Es gingen uns darauf von Anhängern der Gabelsbergerschen Stenographie mehrere scharfe Erwiderungen zu, deren Abdruck wir ablehnten, da wir unsere Zeitung nicht zu einem Kampfplatz für eine dem Eisenbahnwesen ganz fernliegende Frage hergeben können.

Wir glaubten aber der provocirenden Aeusserung des Herrn B. gegenüber die von sachverständiger Seite uns zugehende Mittheilung nicht verschweigen zu dürfen, dass im Königreich Sachsen allerdings eine gründliche Prüfung der verschiedenen stenographischen Systeme seitens der Regierung durch von derselben beauftragte Personen veranlasst und auf Grund dieser Prüfung die Einführung der Gabelsberger'schen Stenographie in den höheren Schulen angeordnet sei.

Dieser Notiz glaubt Herr Bäckler energisch entgegen treten zu müssen. Er fordert uns auf Grund des § 11 des Pressgesetzes zur Aufnahme einer Berichtigung auf, da die vorstehende von uns referirte Behauptung unwahr sei. Es soll dies nach seiner Ansicht aus einem Bescheide des Sächsischen Cultusministeriums vom 14. Juli 1873 sich ergeben, welcher ergangen ist, als die Stolzeaner Sachsens unmittelbar nach der Einführung der Gabelsberger'schen Stenographie 1873 um gleichberechtigte Zulassung des Stolze'schen Systems baten und abgewiesen wurden.

Dieser Bescheid lautet nach Bäckler's Angabe:

„Wenn einmal die Stenographie als Unterrichtsgegenstand in den höheren Lehranstalten des Landes eingeführt werden sollte, so konnte unmöglich den einzelnen Anstalten und den wechselnden Lehrern überlassen werden, sich nach subjectivem Gefallen bald für das eine, bald für das andere System zu entscheiden, vielmehr war es Pflicht des Ministeriums, eine allgemeine Bestimmung in dieser Beziehung zu geben. Bei Erfüllung dieser ihm obliegenden Pflicht wollte und konnte das Ministerium sich nicht in den Streit beider Systeme einmischen, aber zunächst entscheidend musste für dasselbe die Thatsache sein, dass das Gabelsberger'sche System durch das Regulativ für das Königliche stenographische Institut vom 17. Juni 1850 § 12 z. Z. unter staatlicher Autorität eingeführt und bei den ständischen Verhandlungen in Gebrauch ist".

„Sollte sich bei weiterer Discussion jenes Streites ergeben, dass das Stolze'sche System wirklich entschiedene Vorzüge vor dem Gabelsberger'schen habe, so wird das gewiss auch in unserem Lande zur Anerkennung gelangen und es wird dann an der Zeit sein, auch die an die Unterrichtsanstalten gegebenen Weisungen entsprechend zu ändern."

Wir können uns nach Ansicht des angezogenen § 11 des Pressgesetzes nicht irgend als verpflichtet ansehen, die Auslassungen des Herrn B. aufzunehmen, da eine Redaction nur verpflichtet ist solche Berichtigungen zu publiciren, welche sich auf thatsächliche Angaben beschränken, während Herr B. der Hauptsache nach nur Schlüsse aus dem von ihm angeführten Bescheid des Sächsischen Cultusministeriums zieht und zudem der Inhalt dieses Bescheids, wie sich unsere Leser aus dessen Wortlaut überzeugen können, für die vorliegende Frage nicht das Geringste beweist.

Denn wenn das genannte Ministerium in demselben sagt, dass es sich in einen Streit der stenographischen Systeme nicht einmischen wolle und zunächst aus formellen Gründen das Gabelsberger'sche System allgemein einführe, so ist doch damit wahrlich nicht irgend ausgeschlossen, dass der allgemeinen Einführung dieses Systems in Sachsen eine (im Grunde selbstverständliche) gewissenhafte Prüfung der bekannten concurrirenden Systeme vorausgegangen ist, wie denn auch der an die abgewiesenen Petenten gerichtete Schlusspassus jenes Bescheids, welchen Herr B. als Hauptargument noch heranzieht, für den Unbefangenen weiter nichts als eine Anweisung an die (bis jetzt nicht eingetretene) Zukunft enthält, welche die Pille der Abweisung versüssen sollte.

Also nicht um eine Pflicht zu erfüllen, sondern um auch unberechtigten Anforderungen möglichst entgegen zu kommen, sind wir nochmals auf diese Stenographen-Angelegenheit zurückgekommen, hoffen aber nunmehr das letzte Wort in dieser für uns ganz müssigen Frage geschrieben zu haben. Die Redation.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Verhandlungen der Regierung mit der Nordbahn.

Das wichtigste der in den letzten 2 Wochen, auf welche sich der gegenwärtige Bericht bezieht, vorgekommenen Ereignisse ist die Einberufung der Nordbahn-Actionäre zur Beschlussfassung über die mit der Regierung getroffenen Vereinbarungen. Hierüber schreibt die „N. Fr. Pr." Folgendes:

In der letzten Generalversammlung der Ferdinands-Nordbahn wurde den Actionären eröffnet, dass die Direction sich vorbehalte, dieselben sofort zu einer ausserordentlichen Generalversammlung einzuberufen, wenn die bevorstehenden Verhandlungen mit der Regierung über den Ablauf des Privilegiums eine Beschlussfassung der Generalversammlung erforderlich machen sollten. Der Zeitpunkt ist nunmehr eingetreten. Die Verhandlungen zwischen der Regierung und der Direction der Nordbahn sind in ein solches Stadium getreten, dass letztere sich veranlasst sah, für den 7. April eine ausserordentliche Generalversammlung einzuberufen, um deren Beschlussfassung über die mit der Regierung getroffenen Vereinbarungen einzuholen. Sofort, nachdem die Generalversammlung ihr Votum abgegeben haben wird, soll die Vorlage, welche die Genehmigung des Reichsrathes für das von der Regierung mit der Nordbahn getroffene Uebereinkommen fordert, im Reichsrathe eingebracht und noch in diesem Sessionsabschnitte erledigt werden. Nach jahrelangen Pourparlers und nachdem die formellen Verhandlungen ungefähr ein Jahr gedauert haben, ist also endlich ein Uebereinkommen zwischen der Regierung und der Gesellschaft zu Stande gekommen. Indem die Regierung das Uebereinkommen dem Reichsrathe vorlegt, ertheilt sie damit gleichzeitig die Antwort auf die jüngst gestellte Interpellation des Abg. Menger. Dieser Vorgang ist nur zu billigen, weil das Parlament dadurch in die Lage versetzt wird, über eine der wichtigsten Verkehrsfragen sein Votum abzugeben, und der Vorgang beweist, dass eine solche wichtige Verkehrsfrage nicht gleichsam hinter den Coulissen und in Heimlichkeit, sondern in vollem Tageslichte unter Einwirkung der parlamentarischen und publicistischen

Discussion zur Lösung gelangen soll. Wäre der Vertrag mit der Nordbahn dem Reichsrathe nicht vorgelegt worden, so würde demselben immer ein gewisses Odium angehaftet haben. Man wäre demselben ohne Rücksicht auf seinen Inhalt stets mit einem gewissen Misstrauen in der Beurtheilung entgegengekommen. Die Vorlagen werden den vollen Aufschluss geben über das, was die Regierung erreicht und was die Nordbahn concedirt hat. Noch ist eine authentische Mittheilung über den Vertrag nicht bekannt geworden, wir wissen daher nicht, in welcher Richtung sich derselbe bewegt. Gewiss aber ist, dass angesichts der politischen und finanziellen Verhältnisse Oesterreichs sich ein grosses Interesse an die Modalitäten knüpft, welche die zukünftigen Beziehungen zwischen der Nordbahn und der Regierung zu regeln bestimmt sind.

Eisenbahn Mostar-Metkovich.

Der von der Regierung eingebrachte Gesetzentwurf über den Bau der Eisenbahn Mostar-Metkovich lautet: „Die Königlich Ungarische Regierung wird ermächtigt, ihre Einwilligung zu geben, dass zum Zwecke des Baues der von Mostar nach Metkovich zu führenden Eisenbahn aus den gemeinsamen Activen, und zwar vor Allem aus den bisher angekauften und in Zukunft einfliessenden Zinsen dieser Activen an Bosnien und die Herzegowina bis zur Höhe der factischen, mit 1 700 000 fl. präliminirten Baukosten ein Darlehen verabfolgt werde in der Weise, dass die gesammten Baukosten dieser Eisenbahn 1 700 000 fl. nicht übersteigen dürfen. Die Zinsen und Capital-Tilgungsraten dieses Darlehens sind aus den Betriebsüberschüssen der Eisenbahn Mostar-Metkovich, sowie aus den Einkünften Bosniens und der Herzegowina zu decken, insoweit die letzteren nicht durch die ordentlichen Administrationskosten dieser Länder in Anspruch genommen werden. Das in dieser Weise verabfolgte Darlehen und die jeweilige Schuld an Zinsen und Amortisationsraten dieses Darlehens werden als eine Forderung an Bosnien und die Herzegowina zu Gunsten der gemeinsamen Activen in Evidenz gehalten. Die Bahn Mostar-Metkovich wird als schmalspurige Bahn gebaut. Die Inanspruchnahme der gemeinsamen Activen zu diesem Darlehen tangirt in keiner Weise die Frage der Theilung dieser Activen. Dieses Gesetz wird unter der Bedingung, dass die demselben entsprechenden Bestimmungen auch in den übrigen Königreichen und Ländern Sr. Majestät zur Gesetzeskraft erhoben und gleichzeitig mit diesem Gesetze promulgirt werden, am Tage der Promulgirung in Kraft treten. Mit dem Vollzuge desselben wird das Ministerium betraut.“ Der Gesetzentwurf ist nicht vom Communicationsminister, sondern vom Ministerpräsidenten gezeichnet.

Ein ähnlicher Gesetzentwurf wurde in der Oesterreichischen Legislative eingebracht.

Arlbergbahn.

Der Budgetausschuss hat die von der Regierung verlangte Erhöhung der Baukosten der Arlbergbahn von 35,6 auf 41,3 Millionen Gulden, demnach um 5,7 Millionen Gulden genehmigt und den Bericht über die diesbezügliche Vorlage dem Abgeordnetenhause vorgelegt. Der Bericht enthält nichts Neues, sondern beschränkt sich auf ein Resumé aus dem Motivenberichte der Regierung.

Drei Ungarische Eisenbahnvorlagen.

Die beiden Kammern der Legislative haben folgende 3 Gesetzentwürfe angenommen: Ueber die Eisenbahn Csacza-Landesgrenze, über die Szabadka-Bajaer Flügelbahn und über die Eisenbahnlinie Munkacs-Beskid.

Die Debatten über letztere Gesetzesvorlage tragen wir noch nach und bemerken nur, dass der Referent in seiner Ausführung als Zweck der Vorlage die Herstellung einer unmittelbaren Verbindung der Ungarischen Nordostbahn mit der Beskider Grenzlinie und über Stry mit der Carl-Ludwigbahn bezeichnet. Der Ausbau der Linie Munkacs-Stry bewerkstelligt in fast directer Linie eine Verbindung zwischen Lemberg und Pest, sowie zwischen Lemberg und Fiume, und entspreche die fragliche Linie daher jener Verkehrspolitik, welche die kürzeste Verbindung der Landeshauptstadt mit dem Ungarischen Littorale anstrebt.

Oesterreichische und Süddeutsche Interessensphären.

Der Münchener Eisenbahncongress, schreibt das „Tagblatt“, auf welchem die tarifarische Regelung des künftigen Arlbergverkehres zur Verhandlung stand, ist vorüber, ohne die endgiltige Einigung gebracht zu haben. Ein durchgreifender Erfolg war nicht zu erwarten, denn es konnte weder dem Hofrath Steingraber, welcher die Direction für Staatseisenbahnbetrieb repräsentirte, noch irgend einem Anderen die Kraft zugemuthet werden, den Baum mit einem Axtschlage umzuhauen. Mit anderen Worten: Der Gegensatz zwischen den Oesterreichischen und den Süddeutsch-Bayerischen Interessensphären war viel zu gross und zu neu, um in ein paar Verhandlungstagen erledigt zu werden. Die Arlbergbahn, das ist nicht zu leugnen, räumt mit dem Monopol, das die Süddeutschen und Bayerischen Bahnen bis nun im Verkehre Oesterreichs mit Deutschland, namentlich Süddeutschland, dem Bodenseegebiete, der Schweiz, Frankreich u. s. w. besessen und ausgenutzt, gewaltig auf. Freilich haben wir mit der Arlbergbahn nicht die kürzere Route, aber die volle Selbstständigkeit und darum die Concurrenzfähigkeit gewonnen. Diese letztere bildete denn auch die Oesterreichische Operationsbasis: Die Concurrenzfähigkeit und Concurrenzmächtigkeit gegenüber der „kürzeren Route“, auf welche die Bayern und Süddeutschen sich fortwährend beriefen. Eben darum genügten ihnen auch die angebotenen Verkehrsantheile trotz der, vom Standpunkte der Concurrenzmächtigkeit besehen, coulanten Bemessung derselben nicht. Demungeachtet aber dürfte an der letzteren nichts geändert werden, es sei denn, dass die Süddeutschen uns den bereits zugesagten Liebesdienst leisten, nämlich das Ihrige dazu beitragen würden, unserem Verkehre wieder das Rheingebiet (Mannheim u. s. w.) zu eröffnen, aber wohlgemerkt, ohne zu grosse Zumuthungen an uns bezüglich des Imports von daher (Kaffee, Petroleum u. s. w.) zu stellen, Zumuthungen, welche wir im wohlverstandenen Interesse Triests und Fiumes ablehnen müssten. Sie haben Zeit, sich das zu überlegen, denn die in München nicht zum Abschluss gebrachten Verhandlungen sollen demnächst und zwar in Frankfurt a/M. wieder aufgenommen werden. Mit Genugthuung verzeichnen wir schliesslich das einzige positive Ergebniss des Münchener Congresses: Die Direction für Staatseisenbahnbetrieb wurde zur geschäftsführenden Direction für den Arlberg-Verkehrsverband erwählt. Das erscheint logisch und naturgemäss, aber es war trotzdem nicht von vornherein zu erwarten, dass es so kommen werde.

Die Mürzzuschlag-Neuberger Bahn.

Bei der Berathung der Bedeckungspost für die Staatsbahn Mürzzuschlag-Neuberg wurde in der Sitzung des Budgetausschusses auf die in der That ganz erstaunlich hohe Verzinsung hingewiesen, welche diese kleine Bahn ergiebt. Dieselbe beträgt ca. 8 pCt. und der Abg. Dr. Heilsberg machte mit Recht darauf aufmerksam, dass diese Staatsbahn hinsichtlich ihres Erträgnisses unübertroffen von allen Staatsbahnen sei, welches ebenso von der Fortsetzung dieser Linie zu erwarten ist. Trotz dieser überaus günstigen Umstände und der hohen Wichtigkeit für die Hebung der Volkswirthschaft in diesen Gegenden und zur Abwehr der immer fortschreitenden Verarmung und trotzdem es im eigenen Interesse des Staates liegt, welcher ja bekanntlich Waldbesitzer in dieser Gegend ist, wurde bisher die Strecke gegen Schwambach noch nicht ausgebaut. Abg. Dr. Heilsberg ersuchte dringendst die Regierung, den Ausbau dieser kleinen Strecke baldigst in Angriff zu nehmen, da die Verzinsung und Amortisirung des Capitals gesichert sei.

Schleppbahn-Concessionen in Oesterreich im Jahre 1883.

Im Jahre 1883 wurden, von zu vorübergehenden Bauzwecken erbauten Gleisen abgesehen, vom K. K. Handelsministerium und zwar sowohl an Bahnverwaltungen als auch an Private 43 Schleppbahnen zwischen öffentlichen Bahnen einerseits und Bergwerken, industriellen Etablissements etc. andererseits concessionirt.

Böhmisch-Mährische Transversalbahn.

Für die Inangriffnahme dieser Bahn hat die Regierung einen Nachtragscredit verlangt, welcher ihr mit Zuziehung von weiteren Beitragsleistungen mit rund 500 000 fl. zur Verfügung gestellt wird. Mit diesem Fonds wird zunächst der Bau der Linie Wessely-Neubaus-Iglau begonnen, da man der Franz-Josefbahn die reichen Zufuhren sichern will, welche aus jenen fruchtbaren Gegenden zu erwarten sind, als auch baldmöglichst eine Verbindung mit der Nordwestbahn herzustellen, um von dieser einen Theil des Verkehrs zu übernehmen, welcher sich von Russland und Galizien via Olmütz nach dem westlichen Böhmen und Süddeutschland bewegt. In zweiter Linie wird man sodann über Iglau Brünn zu erreichen trachten.

Anschluss der Buschtêhrader Bahn in Sachsen.

Die schon abgebrochen gewesenen Verhandlungen zwischen der Oesterreichischen und Sächsischen Regierung wegen des Anschlusses der Buschtêhrader Bahn bei Klingenthal kommen wieder in Fluss. Die Differenzen sind nämlich auf die Anlage des Grenzbahnhofes in Klingenthal zurückzuführen, welchen die Sächsische Regierung auf ihr Territorium verlegt wünschte. Die Oesterreichische Regierung, die diesem Vorschlage nicht zustimmen konnte, hat einen Gegenvorschlag der Sächsischen Regierung mitgetheilt, nach welchem die Zollabfertigung der von Oesterreich nach Sachsen sich bewegenden Güter auf Sächsischem und der von Sachsen nach Oesterreich sich bewegenden Güter auf Oesterreichischem Boden zu erfolgen hätte. Es dürfte dieser Vorschlag ein günstiges Resultat ergeben, um so mehr, als die Sächsische Regierung auf den Ausbau der Eisenbahn Karlsbad-Johann-Georgenstadt grossen Werth legt, deren Ausführung aber ohne finanzielle Beihilfe der Oesterreichischen Staatsverwaltung in Frage gestellt wäre.

Erleichterungen für den Betrieb auf Secundärstrecken.

Das K. K. Handelsministerium hat die Ermächtigung ertheilt, dass auf den Secundärbahnstrecken der Südbahngesellschaft

im Sinne des Punktes 179 der Grundzüge für den Secundärbetrieb die Damencoupés aufgelassen werden und dass die weissleuchtende Reflectorlaterne bei der Einfahrt in die Stationen der Hauptbahn beibehalten werden dürfe, insofern die betreffende Secundärlinie nicht in das Hauptgeleise ausserhalb der Anschlussstation, sondern in diese selbst, unabhängig von der Hauptbahn, einmündet.

Eine neue Eisenbahn-Actiengesellschaft.

Unter der Firma „Eisenbahn Wittmannsdorf-(Leobersdorf-) Ebenfurth" constituirte sich am 1. d. Mts. eine Actiengesellschaft, welche sich statutengemäss den Bau und Betrieb einer Locomotivbahn von einem Punkte der Linie St Pölten-Leobersdorf der Niederösterreichischen Staatsbahnen bei Wittmannsdorf zu einem nächst Ebenfurth gelegenen Punkte an der Oesterreichisch-Ungarischen Landesgrenze (im Anschlusse an die Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn) zur Aufgabe stellt. Ausserdem wird auch noch die Herstellung von Flügelbahnen zu einzelnen industriellen Unternehmungen, sowie anderweitiger concessionsmässig zu erwerbender Eisenbahnen in Aussicht genommen.

Actien der Elisabethbahn.

Der Finanzminister hat an den Verwaltungsrath der Elisabethbahn eine Zuschrift gerichtet, in welcher er denselben auffordert, bezüglich des Umtausches der Actien der Elisabethbahn gegen fünfprocentige Goldtitres ihm geeignete Vorschläge zu erstatten. Es sollen für alle drei Actienemissionen Titres mit gleichem Nominalbetrage geschaffen und zur Begleichung von Theilbeträgen bei dem Umtausche auch Obligationsabschnitte ausgegeben werden.

Donau-Draubahn.

Die Generalversammlung dieser Bahn hat den mit der Regierung abgeschlossenen Vertrag genehmigt, betreffend die Uebernahme und successive Einlösung der Linien der Donau-Draubahn durch den Staat. Die Einlösung des Actiencapitals pro 4 636 200 fl. in 23 181 Actien zu je 200 fl. erfolgt bei einer fünfprocentigen Verzinsung in 66 Jahren. Die Jahresannuität beträgt 241 455 fl. Die entsprechenden Statutenmodificationen wurden acceptirt.

Militär- und Kriegseisenbahnen.

Ueber dieses Thema hielt Bauinspector Pollitzer im Club der Oesterreichischen Eisenbahnbeamten einen Vortrag.

Er hob hervor, dass sowohl der Bau als die Ausrüstung dieser Bahnen wesentlich verschieden sein müssen, wenn der angestrebte Zweck erreicht werden soll; denn während die Militärbahnen bestehenden und bleibenden Bedürfnissen genügen sollen, haben die Kriegsbahnen nur momentanen Zwecken zu dienen, die mit Erfüllung derselben ihre Existenzbedingung verlieren.

Aus diesem Grunde rangirt der Vortragende die Militärbahnen unter die Kategorie der Localbahnen, deren Bau und Ausrüstung auch diesen anzupassen sind, da dieselben sowohl militärischen als culturellen Zwecken zu dienen haben, während er die Kriegseisenbahnen als rein militärische, die in ihren Ausführungen und Benutzungen streng in den Rahmen der militärischen Disciplin sich zu fügen haben, bezeichnet.

Der Vortragende bespricht nun für letztere Bahnen einen von ihm construirten eisernen Oberbau von einem einheitlichen System. Dieser soll durch seine Widerstandsfähigkeit und Leichtigkeit den Forderungen entsprechen, welche für Kriegsbahnen beansprucht werden. Indem derselbe so construirt ist, dass die Gestänge durch Spurbänder mit einander vereint sind, und da solche Gleisstücke von 5 m Länge im maximum 200 kg wiegen und nur mit Bandlaschen mit einander verbunden sind, wird es ermöglicht, in 10 Arbeitsstunden mehrere Kilometer zu legen. An der Fahrschiene ist die Einrichtung getroffen, dass der Wagenpark, welcher das Oberbaumaterial transportirt, unmittelbar auf dem gelegten Gleis sich vorwärts bewegen, sonach mit Rädern ohne Spurkränze befahren werden kann. Hiernach wird es möglich, derartige Wagen mit Quantitäten bis 6 t zu belasten.

Der Vortragende besprach auch neue Constructionen von Betriebsmittel, welche bei Kriegseisenbahnen zur Verwendung kommen sollen und demonstrirte auf beigebrachten Plänen Wagen zum Transport von Mannschaft und Kriegsmaterial, die in Bezug ihrer Verwendbarkeit zur grösseren Aufnahme von Truppen und ihrer schnellen Umgestaltung zur Verladung von Geschützen, Waffen etc. ihrer besonderen Bestimmung für Kriegseisenbahnen gerecht werden können.

Der Vortragende schloss unter Hinweis, welche grosse Vortheile durch die leichte Mobilität dem Heere erwachsen und welche Wichtigkeit für jeden Staat eine gut ausgebildete Einrichtung zur Durchführung einer Kriegseisenbahn besitzt. Für diesen mit reichem Beifall aufgenommenen Vortrag dankte der Vorsitzende K. Rath Dr. Libarzik mit dem Bemerken, dass nach dem alten lateinischen Spruche „si vis pacem para bellum" alle dem Kriegswesen dienenden Verbesserungen von den Eisenbahnen freudig begrüsst werden.

Börsenbericht und Coursnotiz.

Wir sind in eine förmliche Hausse gerathen; die glücklich durchgeführte Conversion der Franz-Josefbahn, welcher die der Rudolf- und Vorarlberger Bahn demnächst und die mehrerer anderen Bahnen auch ziemlich bald folgen werden, ferner die sich vorzüglich anlassende Frühjahrscampagne und die Einberufung der Nordbahnactionäre haben ihre Wirkung nicht verfehlt. Die internationalen Werthe wie Carl-Ludwig (299), Oesterreichische Staatsbahn (319,20), Südbahn (145,75), Nordwest (187,75) und Elbethal (198,50) gewannen mehr oder minder. Prioritäten waren vom Auslande und junge Eisenbahnactien viel vom Inlande stark begehrt.

Aus dem Deutschen Reich.

Zur Reichseisenbahn-Frage.

Die „N. A. Z." bringt folgende Mittheilung:

Die in mehrere Blätter übergegangene Notiz, dass seit einer Unterredung, mit welcher Se. Königliche Hoheit der Grossherzog von Hessen gelegentlich der Enthüllungsfeier des Niederwalddenkmals den Minister der öffentlichen Arbeiten beehrt habe, Verhandlungen über die Abtretung der Hessischen Bahnen (dabei scheint ganz besonders an die Hessische Ludwigsbahn gedacht zu sein) an Preussen nicht geführt seien, ist nach bester Quelle dahin richtig zu stellen, dass nicht erst seit jener Zeit, **sondern überhaupt niemals** solche Verhandlungen — gleichviel in welcher Form — gepflogen sind. Auch das, was über jene Unterredung in der Presse mitgetheilt ist, entspricht, soweit wir unterrichtet sind, nicht der Wirklichkeit.

Nachdem wir die Notiz seiner Zeit (lediglich nach der „National-Zeitung") übernommen hatten, stehen wir nicht an, die vorstehende Richtigstellung der Nachricht aufzunehmen.

Die Fortschritte des Preussischen Staatsbahnnetzes.

Von dem grossen Umfange, welchen das Secundärbahnwesen und das ganze in Staatsverwaltung stehende Bahnnetz in Preussen seit 1879 gewonnen hat, giebt ein Artikel Auskunft, welchen das neueste vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebene Heft des „Archivs für Eisenbahnwesen" enthält. Danach umfassen die für Rechnung des Staats seit 1879 gebauten resp. zu bauenden Linien 2 007,4 km, und der für dieselben vom Staate aufzuwendende Kostenbeitrag 196 233 850 ℳ. Weitere 759,3 km mit 69 557 000 ℳ Kosten sind beantragt. Unter Betheiligung des Staats sind gebaut und im Bau 438,9 km mit 5 201 840 Mark staatlichem Kostenbetrag. Hierzu treten 131 km mit 2 999 700 Mark, deren Bau resp. finanzielle Staatsbetheiligung beantragt ist. Folgende Aufstellung giebt eine genaue Auskunft über die Zusammensetzung dieser seit 1879 erbauten, in Staatsverwaltung stehenden neuen Bahnlinien:

	km	Vom Staate aufzuwendender Kostenbetrag ℳ
a) Vollbahnen:		
Staatsbahnen	159,9	43 170 000
Privatbahnen mit Staatsbetheiligung	214,0	5 299 700
b) Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung:		
Staatsbahnen	2 606,8	204 200 850
Privatbahnen mit Staatsbetheiligung	355,9	2 901 840
Für Betriebsmittel vorgesehen	—	18 420 000
Zusammen	3 336,6	273 992 390

Von diesen rund 274 000 000 ℳ decken die bei dem Ankaufe „der letztverstaatlichten Bahnen mit erworbenen Fonds („nach vorläufiger Festsetzung") rund 166 000 000 ℳ. Es fallen also der Staatscasse rund 108 000 000 ℳ zur Last, während die Länge der in den verschiedensten Theilen des Landes neu hergestellten und noch herzustellenden 83 Eisenbahnlinien über 3 300 km beträgt.

Preussische Staatsbahnen.

Das Abgeordnetenhaus nahm am 20. v. M. in zweiter Lesung den Gesetzentwurf an, betr. die Aufbringung von Geldmitteln für den Bau neuer Secundärbahnen. Der von der Commission eingefügte neue Paragraph ward abgelehnt, nach welchem die 4 pCt. übersteigende Dividende der Staatsactien der Bahn von Heide nach Ribe zur Tilgung der Anlehenssumme verwendet werden soll, welche der Staat aufnimmt, um sich an der Bahn zu betheiligen. Die Commission hatte auch noch folgende Resolution vorgeschlagen: „Die Königliche Staatsregierung aufzufordern, in den Concessionsbedingungen für die Eisenbahn von Heide nach der Grenze Vorsorge zu treffen, dass die Interessen der Landesvertheidigung gewahrt werden". Auch diese Resolution fand Widerspruch; abgestimmt wird über dieselbe erst in dritter Lesung.

Die polizeiliche Erlaubniss zur Anlage von Zahnradbahnen etc.

In einem unter dem 28. Februar d. J. an die Königliche Regierung in Wiesbaden ergangenen Erlass des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten ist entschieden worden, dass die polizeiliche Erlaubniss zur Anlage von Zahnradbahnen und ähnlichen, die Herstellung eines besonderen Bahnkörpers sowie die Zulassung mechanischer Triebkräfte erfordernden Eisenbahnen in allen

Fällen — und zwar auch dann, wenn von ihnen nur ein Gemeindebezirk berührt wird — von den Landespolizeibehörden zu ertheilen ist.

Braunschweigische Eisenbahnen.

Nach Braunschweigischen Zeitungen ist in dem Uebereinkommen wegen des Uebergangs der Braunschweigischen Bahnen an Preussen wegen des in Braunschweig zu bauenden Secundärbahnnetzes Folgendes vereinbart:

Der Centralpunkt des Bahnnetzes wird ein an der Nordseite der hiesigen Stadt in der Nähe des städtischen Schlachthauses zu errichtender Bahnhof werden, von wo aus die sog. Ringbahn mit ihren Anschlussgleisen an das Schlachthaus und die an dem Bahntractus belegenen grösseren Fabriketablissements ihren Weg in südwestlicher Richtung um die Stadt nehmen und von einer in der Nähe des Wilhelmitbores anzulegenden Rangirstation ihre Verbindung mit dem hiesigen Hauptbahnhofe erhalten wird. Von der Rangirstation wird die Bahn sodann ihren Weg durch den Amtsbezirk Salder fortsetzen und zwar mit einer Ueberführung der Hannoverschen Bahnstrecke über Rüningen, Geitelde, Thiede, Immendorf, Barum, Heerte, Salder, Bruchmachtersen, Lichtenberg und Osterlinde nach der Station Derneburg, um sich hier an die Staatsbahnstrecke Vienenburg-Hildesheim anzuschliessen und von da über Bockenem und Rhüden nach Seesen weiterzugehen, während die Verbindungsbahn von Wolfenbüttel an die obengedachte Linie über Fümmelse sich zwischen Thiede und Immendorf, etwa in der Mitte, anschliessen wird. Andererseits wird, von dem Bahnhofe an der Nordseite der Stadt Braunschweig ausgehend, eine Linie in nordöstlicher Richtung durch den Amtsbezirk Riddagshausen, dem Schunterthale folgend, über Querum, Dibbesdorf, Hondelage, Wendhausen, Lehre, Flechtorf bis zur Landesgrenze bei Beyenrode gebaut und eventuell weiter über Hattorf, Heiligendorf etc. nach Velpke verlängert werden, um sich dort mit der Linie von Helmstedt in nördlicher Richtung durch den Kreis Helmstedt über Barmke, Grasleben event. Weferlingen, Bahrdorf und Velpke auf Oebisfelde oder Vorsfelde zu vereinigen. — Bezüglich der Bahn Braunschweig-Gifhorn hören wir, dass die Ausführung derselben sich der Preussische Staat vorbehalten hat, und bezüglich der schon lange projectirten directen Bahn von Braunschweig nach Hildesheim, dass die Preussische Regierung die Verpflichtung zum Bau dieser Bahn anerkannt hat, derselben aber eine gegen das frühere Project veränderte Richtung zu geben beabsichtigt, welche vielleicht darin bestehen wird, dass statt von der Hannoverschen Strecke bei Gleidingen, eine Abzweigung von der Bahn durch den Amtsbezirk Salder bei Geitelde stattfindet, von wo die Bahn eine fast gerade Linie über Uefingen, Broistedt, Barbecke etc. nach Hildesheim erhalten würde. — Endlich sei noch erwähnt, dass die Preussische Regierung sich auch, wie schon erwähnt, zu der Ertheilung der Concession für die Bahn von Blankenburg in den Harz, über Rübeland, Elbingerode und Rothehütte nach Tanne, bewogen gefunden hat.

Mit den zunächst ins Auge gefassten Bahnbauten werden sich die Schienenwege des Landes, die gegenwärtig eine Länge von etwa 350 km haben, um etwa 200 km vermehren. Bei der dem neuen Netze gegebenen Gestaltung verdient hervorgehoben zu werden, dass dabei insbesondere auch Bedacht darauf genommen ist, der Stadt Braunschweig Dasjenige, zum Theil wenigstens, wieder zu erringen, was ihr durch die im Norden und Süden entstandenen Concurrenzbahnen genommen ist.

Holsteinische Marschbahn.

Wie die „Kieler Ztg." aus bester Quelle mittheilen kann, sind vor Kurzem seitens der Marschbahn Schritte zum Ankauf der West-Holsteinischen Eisenbahn eingeleitet, und schweben augenblicklich noch darüber bezügliche Verhandlungen ob. Inwieweit dieselben Aussicht haben, zum Abschluss zu gelangen, muss dahin gestellt bleiben.

Ferner verlautet, dass mit den Erdarbeiten zwischen Heide und Friedrichstadt behufs Fortsetzung der Marschbahn bis hinauf nach Ripen in allernächster Zeit begonnen wird. Es ist die Absicht, erstere Strecke noch im Laufe dieses Jahres soweit fertig zu stellen, dass das Material zum Brückenbau bei Friedrichstadt auf derselben befördert werden kann.

Finsterwalde-Senftenberg.

Die staatliche Concession der projectirten Secundärbahn Finsterwalde-Senftenberg ist soeben aus dem Ministerium eingetroffen. Damit ist das grösste Hinderniss des Projects glücklich überwunden und die Inangriffnahme des Baues wird, sobald die Witterung günstiger wird, stattfinden.

Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn-Gesellschaft.

Diese zu Friedland in Mecklenburg neubegründete Gesellschaft ist ins Handelsregister eingetragen. Das Grundcapital besteht aus 637 000 *M.* Prioritäts-Stammactien, 245 000 *M.* Stammactien Lit. A. und 490 000 *M.* Stammactien Lit. B. Zeitiger Vorstand ist Bürgermeister Hermann Voss in Friedland.

Mecklenburger Eisenbahnen.

Wie man dem „B. T." aus Mecklenburg berichtet, wollen zwei Hamburger Unternehmer die Secundärbahn Wismar-Rostock ankaufen und sie bis Lübeck weiterführen.

Aken-Cöthen.

Das Project einer normalspurigen Secundärbahn Aken-Cöthen, dessen Verwirklichung von hohem Werthe für Cöthen, weil es dieselbe mit einem Elbhafen in directe Verbindung bringen würde, ist, wie der „Berl. Act." berichtet, um einen Schritt gefördert. Durch ein Schreiben der Königlichen Eisenbahndirection zu Magdeburg ist die Wichtigkeit des geplanten Unternehmens anerkannt und sind bestimmte Bedingungen für dasselbe gestellt worden, welche nunmehr dem Gemeinderathe unterbreitet werden sollen, nachdem zuvor der Magistrat in einer Conferenz mit Vertretern der Stadt Aken und der Cöthener Baucommission zu der Ansicht gelangt ist, dass jene Vorschläge eine annehmbare Grundlage bieten. Die Bedingungen sind: Unentgeltliche Hergabe resp. Beschaffung des Terrains (veranschlagt auf 134 000 *M.*) und ein Bauzuschuss von 5 000 *M.* pro Kilometer. Die Bahn soll bei Porat an die Berlin-Anhalter Bahn sich anschliessen und den Bahnhof Cöthen als Endstation erhalten. Weitere Stationen werden Trebichau und ausser dem Verkehrsbahnhof Aken eine Hafenladestelle an der Elbe, der sogenannte Hornhafen, zu welchem Behufe die Bahn wesentlich um die Stadt Aken laufen muss. Die Länge beträgt 15 km, wovon 3,1 km für die bereits liegende Strecke Cöthen-Porst abzurechnen sind, so dass vom Hafen Aken bis zur Einmündung in die Berlin-Anhalter Bahn 11,9 km zu bauen sind,

Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn.

Die Dividende für 1883 ist auf $2\frac{1}{3}$ pCt. festgesetzt worden (gegen $2\frac{1}{5}$ pCt. in 1882).

Aachen-Mastrichter Eisenbahngesellschaft.

Wie verlautet, hat die Niederländische Regierung eine Locomotiv-Trambahn von der Aachen-Mastrichter Zweigbahn Kirchrath-Simpelveld über Heerlen nach Sittard im Anschluss an die Niederländische Staatsbahn daselbst concessionirt. Die Aachen-Mastrichter Bahn hat wegen der Kohlentransporte und der besseren Ausnutzung ihrer Zweigbahn ein specielles und nicht geringes Interesse an dem Bau jener Trambahn.

Halberstadt-Blankenburg (Blankenburg-Tanne).

Auf der Tagesordnung einer zum 8. April einberufenen ausserordentlichen Generalversammlung der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft steht das Project einer Bahnanlage von Blankenburg über Hüttenrode, Rübeland, Elbingerode, Rothehütte nach Tanne und ferner der wegen Beschaffung der nöthigen Geldmittel für diese Bahnanlage mit der Deutschen Bank abgeschlossene Vertrag. (Siehe offiz. Bekanntm.)

Ilsenburg-Harzburg-Oker.

Aus den Ortschaften Oker, Bündheim, Harzburg und Goslar waren schon vor einiger Zeit Schritte unternommen, um die Fortführung der in Bau begriffenen Eisenbahnstrecke Wernigerode-Ilsenburg über Harzburg nach Oker zum Anschlusse nach Goslar zu erreichen. Da die an das Preussische und das Braunschweigische Ministerium deshalb gerichteten Petitionen ohne Antwort geblieben sind, ist in einer neulich zu Harzburg abgehaltenen Conferenz von Vertretern der interessirten Gemeinden die Abordnung einer Deputation an das Braunschweigische Ministerium beschlossen, um zu erreichen, dass die Angelegenheit demnächst im Braunschweigischen Landtage gelegentlich der Erörterung des Ueberganges der Landesbahnen an Preussen mit erörtert werde.

Bayerische Secundärbahnen.

Die zweite Kammer nahm am 6. März cr. mit 110 gegen 29 Stimmen die ganze Secundärbahnvorlage nach den Ausschussanträgen an. Insgesammt werden für 13 Bahnen 16 333 400 Mark bewilligt.

Ermässigung der Frachtaufschläge für den Verkehr nach Italien.

Nach einer der Handelskammer in Dortmund am 6. d. M. seitens der Königlichen Eisenbahndirection in Elberfeld zugegangenen Mittheilung ist es den fortgesetzten Bemühungen Deutscherseits gelungen, die Verwaltungen der Schweizerischen Bahnen zu einer Ermässigung der Frachtaufschläge für den Verkehr mit Italien zu bestimmen. Es werden hiernach (wie die „Rh.-Westf. Zeitung" schreibt) die seither für die allgemeinen Tarifclassen seitens der Schweizerischen Bahnen neben dem Entfernungszuschlag für die Bergstrecken noch eingerechneten Aufschläge zu den Preussischen Einheitstaxen (bis zu 200 km nördlich der Deutsch-Schweizerischen Grenze 20 pCt., über 200 km 15 pCt.) für letzeres Gebiet ganz fallen gelassen, bis zu 200 km auf 10 pCt. herabgesetzt und nur für Entfernungen unter 100 km noch mit 20 pCt. beibehalten werden. Für die Verkehrsbeziehungen mit Rheinland-Westfalen kommt also, sobald die bezüglichen Tarife

fertig gestellt und eingeführt sind, der gedachte Aufschlag bei den allgemeinen Tarifclassen in Wegfall, mit der Massgabe jedoch, dass für die Schweizerischen Strecken ein Minimalsatz von 3 Cts. pro Tonnenkilometer verbleiben muss. Für Steinkohlen- und Cokestransporte bei Aufgabe von mindestens 100 t haben die Schweizerischen Bahnen eine Ermässigung von 50 — 55 Cts. pro Tonne (bis Pino bezw. Chiasso) zugestanden, in Folge dessen nun auch Deutscherseits die schon früher in Aussicht genommene Ermässigung von ca. 10 pCt. der seitherigen Antheile durchgeführt werden wird. Die Fracht wird sich hierdurch um annähernd 2,0 Francs pro Tonne von der Ruhr bis zur Italienischen Grenze ermässigen und damit hoffentlich eine vermehrte Kohlenausfuhr nach Italien ermöglicht werden. Die Verhandlungen mit den Schweizerischen Bahnen über eine Herabsetzung der Antheile für die übrigen z. Z. schon bestehenden Ausnahmetarife, namentlich für die für das Rheinisch-Westfälische Revier so wichtigen Eisen- und Metallwaaren werden fortgesetzt. Die Deutschen Eisenbahnen sind ihrerseits entschlossen, für Eisen- und Metallwaaren, soweit diese zu den Ausnahmeclassen 19a und 19b gehören, auf der Gotthardroute schon jetzt dieselben Einheitssätze zu rechnen, welche ursprünglich für den Fall der Zustimmung der Schweizerischen Bahnen in Aussicht genommen waren und auf der Brenner Route auch jetzt schon eingerechnet sind. Die Ermässigung beträgt für die Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Elberfeld bis zur Schweizerischen Grenze für die genannten Ausnahmeclassen ca. 5,0 bis 6,0 Frcs. pro Tonne. Mit der Umarbeitung der Tarife auf den neuen Grundlagen wird in nächster Zeit begonnen, bei dem Umfang der Geschäfte kann es jedoch immer noch einige Monate dauern, bis die bezüglichen Gesammtarbeiten auf Italienischer und Deutsch-Schweizerischer Seite beendet sind und die neuen Tarife eingeführt werden können. Bei der Wichtigkeit der Ermässigung der Frachten für Kohlen und Metallwaaren sind indessen Schritte eingeleitet, um für diese Transporte die Ausgabe eines neuen Ausnahmetarifs nach Italien, unabhängig von dem allgemeinen Tarif, so schnell wie möglich herbeizuführen, so dass die Einführung in nicht zu ferner Zeit in Aussicht gestellt werden kann.

Französische Präjudizien.

(„Engineer". 4. Januar 1884.)

Das Französische Tribunal von Wassy hat kürzlich die Société des forges de Champagne verurtheilt, den Familien der durch eine Kesselexplosion Verunglückten eine namhafte Entschädigung zu leisten; die Leiter der Gesellschaft wurden dagegen von der Anklage fahrlässiger Tödtung freigesprochen.

Die Katastrophe ereignete sich am 30. März 1883 auf dem der genannten Gesellschaft gehörenden Eisenwerke durch Explosion eines stehenden Kessels, wodurch 28 Personen getödtet und 67 verletzt wurden.

Der zur Feststellung des Thatbestandes beorderte Regierungs-Ingenieur berichtet, dass der fragliche Kessel alt und mehrfach reparirt, seit längerer Zeit nicht gereinigt und seit 10 Jahren nicht auf Druck geprüft war. Der Kessel ist seiner Zeit zum Alteisen-Preise von 28 £ gekauft und länger wie 23 Jahre im Betriebe gewesen.

Nach einer kleinen Undichtigkeit wurde die Firebox reparirt, aber statt die beschädigte Platte durch eine neue zu ersetzen, wurde dieselbe nur nothdürftig geflickt.

In Folge der Hitze bei Wiederinbetriebnahme des Kessels wurde das oxydirte Eisen der reparirten Platte rothglühend und der schützende Anstrich abgesprengt. Hierdurch kam das Kesselwasser mit dem glühenden Eisen in Berührung und wurde die Explosion mit ihren schweren Folgen veranlasst.

(„Génie Civil". 19. Januar 1884.)

Die den Architecten zustehenden Honorare für Projecte und Bauausführungen sind nicht in Procenten des Anschlags, sondern der Ausführungssummen zu zahlen.

(Cour de Paris. 6. December 1883.)

Im Falle des Verlorengehens eines Collo oder bei verweigerter Annahme desselben Seitens des Empfängers, sind die Eisenbahn-Verwaltungen, wenn auch nicht de jure, doch im öffentlichen Verkehrsinteresse verpflichtet, dem Absender sofort behufige Anzeige zu machen. Das gleiche Verfahren ist zu beobachten, wenn der Empfänger einer Sendung auf den ihm gewordenen Avis nichts veranlasst. Eine hiergegen fehlende Eisenbahn-Verwaltung würde wegen Veranlassung einer Handelsschädigung bestraft werden können.

(Tribunal de Ruffec. 6. November 1883.)

Miscellen.

Neue Hochofen-Anlagen in Italien.

Die weltbekannte Firma Schneider & Co. zu Creuzot beabsichtigt im Val d'Aosta grosse Eisenwerksanlagen auszuführen, um in denselben die von der Insel Elba und den Cogne-Minen bezogenen Eisenerze, die Eisen und Stahl von vorzüglichster Qualität liefern, zu verhütten. Die Kohlen für diese Production müssen importirt werden. („Engineering" v. 4. Jan. 84.)

Canadian-Pacificbahn.

Dem „Railway Age" (Chicago) wird mitgetheilt, dass die Ingenieure der Canadian Pacific Railroad jetzt nach den eingehendsten Vorarbeiten zu der Ueberzeugung gekommen sind, dass eine Ueberführung der Bahn über den Selkirk-Rücken der Rocky Mountains zu Kicking Horse Pass unmöglich sei. Es ist deshalb beschlossen, die Arbeiten an der Bahn auf 2 Jahre einzustellen und sind demzufolge 5 000 Arbeiter entlassen. (Die vorstehende Mittheilung dürfte doch wohl mit Vorsicht aufzunehmen sein, da es zu unglaublich klingt, dass mit dem Bau einer Bahn vorgegangen wird, bevor die Möglichkeit der Ueberschreitung des Gebirges feststeht. Bemerkung des Referenten.)

(„Engineering" v. 21. Dec. 83.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Betrieb.

Warstein-Lippstadter Eisenbahn. Vom 1. Mai d. J. findet auf der diesseitigen Haltestelle Nelde eine Abfertigung von Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren nicht mehr statt; dieselbe wird vom genannten Tage nur noch als Haltestelle für den Personenverkehr betrachtet.

Lippstadt, den 11. März 1884. (708)
Die Betriebsdirection.

II. Güterverkehr.

Am 15. März cr. tritt der Nachtrag V zu unserem **Local-Gütertarif** vom 1. October 1881 in Kraft.

Derselbe enthält:

a) Aenderung der Nomenclatur einzelner Ausnahmetarife.
b) Aenderung des Tarifs für Nebengebühren.
c) Aenderung des Verbindungsbahntarifs für Breslau und Posen.
d) Erweiterung der Stationstariftabellen.
e) Berichtigungen.

Druckexemplare sind bei unsern Stationscassen gratis zu haben.

Breslau, den 1. März 1884. (709)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Vom 15. März cr. ab wird die Station Lodz der Lodzer Fabrikbahn auch in den Ausnahmetarif für Kleinkohle (b) des **Schlesisch-Polnischen Verbandgütertarifs** einbezogen. Der bezügliche Schnittsatz bis Sosnowice beträgt 28,14 Kopeken pro 100 kg und ist auf Seite 4 des Nachtrags VI zum Schlesisch-Polnischen Gütertarife nachzutragen.

Breslau, den 5. März 1884. (710)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Grossherz. Badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirkung wird die Station Gundelsheim in den internen Ausnahmetarif No. 15 (für Petroleum und Naphtha ab Mannheim) mit dem Frachtsatze der Station Jagstfeld im Betrage von 0,50 ℳ pro 100 kg einbezogen.

Karlsruhe, den 10. März 1884. (711)
General-Direction.

Die in den Gütertarifen für die Staatsbahn-Verkehre und zwar: **Köln (linksrheinisch)-Berlin** Nachtrag 1, -Bromberg Nachtrag 5, -Hannover Nachtrag 6, -Magdeburg Nachtrag 5, -Braunschweig Nachtrag 2 und -Oberschlesien Nachtrag 4 vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Blumenthal, Gemünd (Eifel), Hellenthal und Schleiden (Eifel) treten am 8. März d. J., dem Tage der Eröffnung der genannten Stationen, in Kraft. Gleichzeitig wird die Entfernung Schleiden (Eifel)-Breslau N. M. B. auf Seite 4 des Nachtrags 1 zum Güter-Tarif Köln (linksrheinisch)-Berlin von 729 auf 929 km berichtigt.

Köln, am 8. März 1884. (712)
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische),
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Verband. Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 1. Februar cr. wird hiermit zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass im Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Verbande die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Holz, Europäisches, des Specialtarifs II im Verkehr zwischen den Stationen Langerwehe und Weissweiler des diesseitigen Bezirks einerseits und den Stationen der Niederländischen Rheinbahn (Heft A3 des rubricirten Verbandes) andererseits mit dem 1. Mai cr. ausser Kraft treten.

Köln, den 11. März 1884. (713)
Königliche Eisenbahndirection
(linksrheinische).

Im Nassau-Badischen Verkehr wird „Eis" vom heutigen Tage ab bis auf Weiteres allgemein zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 4 (für Steine) tarifirt.

Frankfurt a/M., den 6. März 1884. (714)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirection.

Vom 15. März cr. ab werden Sendungen der im **Galizisch-Norddeutschen Getreide-**

verkehre, Tarifheft 2, Seite XXII sub 1a und 1b bezeichneten Artikel nach und von den Stationen Dahlbruch, Ferndorf und Hilchenbach des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld nach bezw. von der im obigen Tarifheft enthaltenen Station Creuzthal zu den für letztere Station bestehenden directen Frachtsätzen abgefertigt.

Die Beförderung von und nach Creuzthal nach und von Dahlbruch, Ferndorf und Hilchenbach erfolgt auf Grund der folgenden nachrichtlich aufgeführten Transitfrachtsätze, welche unter Abrundung auf volle Pfennige (0,5 ₰ und darüber aufwärts, unter 0,5 ₰ abwärts) berechnet werden.

Entfernung km	Zwischen Creuzthal und	Frachtsätze pro 100 kg in Mark
6	Dahlbruch	0,027
2	Ferndorf	0,009
10	Hilchenbach . . .	0,045

Breslau, den 11. März 1884. (715)
Namens der Verband-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirection.

Belgisch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband. Am 15. März d. J. tritt zum Tarif für Pferdetransporte vom 1. October 1883 im Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbande der Nachtrag I in Giltigkeit. Derselbe enthält Berichtigungen. Preis 0,05 *M.*

Köln, den 15. März 1884. (716)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische).

Mit Giltigkeit vom 1. März l. J. ist für den directen Güterverkehr zwischen Mannheim, Station der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen bezw. der Hessischen Ludwigsbahn, sowie Ludwigshafen, Station der Pfälzischen Bahnen, einerseits und den Stationen der Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen andererseits ein gesondertes Tarifheft als Theil II mit der Ueberschrift: „Bayerisch - Mannheim - Ludwigshafener Güterverkehr" in Kraft getreten.

München, den 10. März 1884. (717)
Generaldirection der K. B. Verkehrs-Anstalten, Betriebsabtheilung.

Zum Tarif für die Beförderung von Gütern im **Ostsee-Eisenbahn-Verbande** vom 15. Mai 1882 ist ein vom 15. März d. J. ab gültiger Nachtrag VI erschienen, welcher directe Tarifsätze zwischen Büsum, Station der Westholsteinischen Eisenbahn, einer- und Lübeck andererseits enthält.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güterexpeditionen.

Exemplare dieses Nachtrags können durch unsere Betriebscontrole hier unentgeltlich bezogen werden.

Altona, den 12. März 1884. (718)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königl. Eisenbahndirection.

Für den **Transport roher Baumwolle** von Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Brake, Nordenhamm, Hamburg, Harburg, Lübeck nach Basel und vor Basel gelegenen Stationen der Badischen und Elsass-Lothringischen Bahnen im Westdeutschen Verbande kommen vom 20. d. M. ab ermässigte Ausnahmefrachten zur Anwendung. Das Nähere ist auf den gedachten Stationen zu erfahren.

Hannover, den 9. März 1884. (719)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Im **Bayerisch-Sächsischen Güterverkehre** gelangt von jetzt ab für Fluss- und Schwerspath-Transporte von Gera nach Regensburg (Donaulände) bei Auflieferung von 10 000 kg pro Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen ein Frachtsatz von 0,75 *M.* pro 100 kg zur Anwendung.

Dresden, am 11. März 1884. (720)
Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Am 10. d. Mts. sind für den Verkehr zwischen Köln und Appenweier im **Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbande** directe Frachtsätze zur Einführung gelangt. Das Nähere ist bei den gedachten Stationen zu erfahren.

Köln, den 11. März 1884. (721)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Staatsbahnverkehr Hannover-Magdeburg. Für Torfstreu in Ladungen von mindestens 10 000 kg zum See-Export von Gifhorn nach Hamburg, Harburg, Bremen, Bremerhafen und Geestemünde kommen mit 1. April cr. Ausnahme-Frachtsätze im Rückerstattungswege zur Anwendung. — Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen.

Magdeburg, den 11. März 1884. (722)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Vom 1. Mai cr. neuen Styls ab gelten die Frachtsätze der Station Brest transito der Russischen Südwestbahnen in dem Ausnahmetarif No. 6 des Theils II des Gütertarifs des **Deutsch-Mittelrussischen Eisenbahnverbandes** nicht mehr für den Verkehr nach Stationen aller Nachbarbahnen, sondern nur noch für den Verkehr nach Stationen der Warschau-Terespoler und Moskau-Brester Eisenbahn.

Bromberg, den 10. März 1884. (723 J)
Königliche Eisenbahndirection,
als geschäftsführende Verwaltung.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Vierzehn Tage nach erfolgter Publication im „Centralblatt" treten unter den darin enthaltenen Bedingungen und Modalitäten nachstehende ermässigte Frachtsätze im Reclamationswege, giltig bis Ende December 1884, in Kraft, und zwar:

von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach Reichenberg

für	bei Zahlung der Fracht für mindestens	pr. Fr. u. Wg.
Reis	5 000 kg	0,48 *M.*
	10 000 „	0,41 „
Petroleum	5 000 „	0,69 „
	10 000 „	0,57 „

exclusive fünf (5) Markpfennige Schleppbahngebühr pro 100 kg. (724)

A. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 1. April 1884 tritt ein Nachtrag II zu dem ab 1. September 1883 giltigen Tarife für den directen Eil- und Frachtgüterverkehr zwischen Stationen der a. pr. Kaiser Ferdinands- und Mähr.-Schles. Nordbahn einerseits und Stationen der Mähr. Grenzbahn im Staatsbetriebe andererseits in Wirksamkeit.

Dieser Tarifnachtrag enthält:

1. Die Eliminirung der Relation Wien-Wichstadtl-Lichtenau aus dem Verbande.
2. Die Erstellung directer Frachtsätze für ermässigtes Eilgut im Verkehre zwischen der Station Mähr.-Neustadt einerseits und den Stationen Leipnik und Weisskirchen andererseits.
3. Die Erstellung directer Frachtsätze für den Eil- und Frachtgüterverkehr zwischen Stationen der Mähr.-Schles. Centralbahn bezw. der K. K. Staatsbahnen Kriegsdorf-Römerstadt und Erbersdorf-Würbenthal einerseits und den Stationen der Mähr. Grenzbahn im Staatsbetriebe andererseits.

Exemplare dieses Tarifnachtrages können bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, den 11. März 1884. (725)

Galizisch-Oesterr.-Böhmischer Gemeinschaftsverkehr. Mit 1. April 1884 tritt zu den Tarifheften 1 und 2 des obigen Verkehres je ein Nachtrag III in Kraft, welcher nebst mehrfachen Aenderungen bezw. Ermässigungen bestehender Frachtsätze einen „Ausnahmetarif für landwirthschaftliche Maschinen etc." enthält.

Exemplare der Nachträge können bei den grösseren Verbandstationen sowie bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, den 10. März 1884. (726)
Die Generaldirection der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Am 1. Mai 1884 tritt zu dem Ausnahmetarife für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen und Coacs aus dem Waldenburger Grubenreviere nach Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft und der K. K. priv. Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn via Liebau-Jedlesee vom 1. April 1882 ein Nachtrag I in Wirksamkeit, welcher lediglich die Ausscheidung der Station Neufeld aus dem Haupttarife enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind sowohl bei der unterzeichneten, als auch bei den übrigen betheiligten Bahnverwaltungen zu beziehen.

Wien, am 7. März 1884. (727)
Die Centralverwaltung.

Südwestrussisch - Oesterr. Verband, Oesterr. Theil. Mit dem 20. März a. St./1. April n. St. 1884 gelangt ein neuer Tarif für die Oesterreichischen Verbandstrecken des obigen Verbandes in Kraft, und wird durch denselben der Oesterreichisch-Ungarische Theiltarif des Südwestrussisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandes vom 19. Juni a. St./1. Juli n. St. 1880 sammt den auf denselben Bezug habenden Aenderungen etc. in den Nachträgen I-V dieses Verbandes aufgehoben.

Der neue Tarif enthält bedeutende Ermässigungen und Begünstigungen, namentlich für Güter in Wagenladungen und für Sammeltransporte und ist sowohl bei den betheiligten Bahnen, als auch bei den Verbandstationen um den Preis von 75 kr. pro Exemplar käuflich zu haben.

Wien, den 8. März 1884.
Die Generaldirection der K. K. pr. Galiz. Carl-Ludwigbahn, zugleich Namens der betheiligten Bahnen. (728)

K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien. Mähr.-Franz. Getreideverkehr. Mit Giltigkeit vom 15. März a. c. tritt ein Uebern.-Tarif für die Beförderung von Getreide, Malz, Mühlenfabrikaten, Hülsenfrüchten und Oelsaaten als gewöhnliches Frachtgut, bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür pro Wagen, von Stationen der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Mähr.-Schlesischen Nordbahn sowie den Stationen Brünn und Olmütz der Oesterr.-Ung. Staatseisenbahngesellschaft nach Stationen der Franz. Ostbahn in Wirksamkeit.

Hierdurch wird der gleichnamige Uebern.-Tarif vom 1. September 1883 ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 5. März 1884. (729)

III. Eisenbahn-Effectenverkehr.

Halberstadt - Blankenburger Eisenbahngesellschaft. In Gemässheit der Bekanntmachung des Herzogl. Staatsministeriums vom 22. Juni 1880, die Emission von 165 000 Prioritätsobligationen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft betr., machen wir hierdurch bekannt, dass die Ausloosung derjenigen der gedachten Obligationen, welche bestimmungsmässig zur Rückzahlung kommen sollen, am Dienstag, den 1. April d. Js., Morgens 11 Uhr, im Directionsgebäude auf hiesigem Bahnhofe vorgenommen werden wird.

Den Inhabern der gedachten Obligationen ist gestattet, dem Ausloosegeschäfte beizuwohnen.

Braunschweig, 1. März 1884. (730)

Der Verwaltungsrath der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

Halberstadt - Blankenburger Eisenbahngesellschaft. Die am 1. April d. J. fällig werdenden Zinscoupons der von der Halberstadt - Blankenburger Eisenbahngesellschaft ausgegebenen Prioritätsobligationen werden vom 1. k. Mts. an bei den Zahlstellen der Gesellschaft, nämlich:

1. der Betriebscasse der Gesellschaft in Blankenburg a/H.,
2. der Deutschen Bank in Berlin,
3. der Braunschw.-Hannov. Hypothekenbank in Braunschweig,
4. dem Bankhause J. L. Eltzbacher & Co. in Köln,
5. dem Bankhause Ephraim Meyer & Sohn in Hannover

eingelöst werden.

Braunschweig, 3. März 1884. (731)

Der Verwaltungsrath der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

Braunschweigische Eisenbahn. In Gemässheit der Amortisationsbedingungen sind am heutigen Tage unter Leitung eines öffentlichen Notars von den von uns emittirten $4\frac{1}{2}$ pCt. Prioritätsobligationen die nachstehend verzeichneten Obligationen zum 1. April d. Js. durch das Loos zur Amortisation bestimmt:

a) 13 Stück à 3 000 ℳ.

No. 57 110 180 305 321 406 441 526 600 705 788 925 1068.

b) 28 Stück à 1 500 ℳ.

No. 1177 1196 1304 1413 1576 1628 1723 1724 1738 1827 1874 2009 2029 2103 2137 2145 2276 2455 2543 2685 2691 2739 2971 3235 3316 3466 3475 3495.

c) 107 Stück à 300 ℳ.

No. 3692 3697 3799 3962 4013 4023 4115 4241 4288 4289 4412 4471 4576 4577 4816 4976 5055 5085 5122 5379 5439 5440 5530 5641 5716 5800 5812 5832 6046 6185 6280 6375 6392 6549 6562 6771 6816 6868 6890 7028 7056 7142 7151 7202 7207 7383 7387 7457 7600 7605 7652 7807 7894 7928 7929 8077 8225 8255 8376 8630 8716 8719 8940 9066 9166 9238 9272 9515 9812 9815 9871 10102 10146 10188 10198 10229 10230 10248 10263 10294 10421 10598 10633 10739 10740 10784 10813 10877 11028 11044 11074 11129 11183 11316 11425 11460 11549 11579 11801 11802 11833 11920 11941 12239 12333 12351 12390.

Die Inhaber dieser Obligationen werden hierdurch aufgefordert, dieselben vom 1. April 1884 ab, mit welchem Tage die Verzinsung aufhört, unter Beifügung der dazu gehörigen Talons und der nicht fälligen Zinscoupons einzuliefern

in Braunschweig bei unserer Hauptcasse oder dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn,

in Berlin bei dem Bankhause Mendelssohn & Comp. oder der Berliner Handelsgesellschaft

und daselbst den Nennwerth der Obligationen nebst den Stückzinsen vom 1. Januar bis 31. März cr. in Empfang zu nehmen.

Der Betrag der etwa fehlenden Coupons wird am Capitalbetrage der Obligationen gekürzt.

Zugleich bringen wir in Erinnerung, dass die nachbezeichneten, in den früheren Jahren ausgeloosten und bereits aus der Verzinsung gefallenen Obligationen bislang nicht präsentirt worden sind:

Ausloosung pro 1880. No. 2796 à 1 500 ℳ. No. 9618 à 300 ℳ.

Ausloosung pro 1881. No. 6903 10296 à 300 ℳ.

Ausloosung pro 1882. No. 2687 à 1 500 ℳ. No. 4302 6753 6906 9206 à 300 ℳ.

Ausloosung pro 1883. No. 601 à 3 000 ℳ. No. 1856 1885 2079 2531 à 1 500 ℳ. No. 7998 8257 à 300 ℳ.

Zur Vermeidung fernerer Zinsverluste werden die Inhaber dieser Obligationen an deren Einsendung wiederholt erinnert.

Braunschweig, den 2. Januar 1884.

Direction (732)

der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.

Werra-Eisenbahn. Bei der heute in Gegenwart eines Beamten des hiesigen Herzoglichen Amtsgerichts erfolgten vierten Ausloosung der Werrabahn-Prioritäts-Obligationen I. Emission Behufs deren Tilgung sind folgende Nummern gezogen worden:

14 Stück Lit. A. à 1 500 ℳ.

64 70 84 281 810 831 856 1029 1432 2060 2197 2238 2278 2353.

27 Stück Lit. B. à 600 ℳ.

96 180 181 521 717 756 777 798 822 1041 1128 1394 1455 1577 1840 1889 2574 2627 3191 3301 3595 3737 4040 4148 4160 4380 4546.

55 Stück Lit. C. à 300 ℳ.

151 286 623 694 739 936 1083 1254 1388 1419 1429 1450 1576 1901 2140 2540 2844 3004 3473 3479 3641 3918 4108 4173 4817 4830 4999 5658 5716 5934 6194 6639 6771 6898 6927 7519 7692 7807 7857 7967 8061 8151 8261 8500 8584 8682 8691 8698 8738 8989 9040 9101 9395 9475 9574.

Die Rückzahlung des Nennwerths dieser Obligationen findet vom 31. December d. J. an statt, mit welchem Zeitpunkt ihre Verzinsung aufhört:

bei unserer Hauptcasse hier, bei unsern sämmtlichen Billet-Expeditionen (nach vorheriger Anmeldung), ferner bei der Mitteldeutschen Creditbank hier und deren Filialen in Berlin und Frankfurt a./M., bei der Coburg-Gothaischen Credit-Gesellschaft in Coburg, bei der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt in Leipzig, bei der Bank für Handel und Industrie in Berlin, bei Herren Mendelssohn & Comp. in Berlin, dem Herrn B. M. Strupp hier und in Gotha, dem Herrn Jacob Landau in Berlin, den Herren Gross & Oberländer in Frankfurt a./M., den Herren Becker & Comp. in Leipzig, den Herren Alfred Seeligmann & Comp. in Karlsruhe, der Württembergischen Vereinsbank in Stuttgart, den Herren Rüderer & Comp. in München und den Herren Bloch & Comp. in Nürnberg und München

gegen Rückgabe der Obligationen und der Coupons 3—20 der Talons.

Zugleich fordern wir die Inhaber der nachstehend verzeichneten am 1. September 1881, 7. September 1882 und 6. September 1883 ausgeloosten Werrabahn-Prioritäts-Obligationen, welche bereits am 1. Januar 1882 resp. 1. Januar 1883 und resp. 1. Januar d. J. zinslos und daher, soweit die Verloosung die Jahre 1881 und 1882 betrifft, mit Coupons 17—20 resp. 19—20 zurückzugeben sind, zur Erhebung der Nennbeträge auf:

am 1. September 1881 ausgeloost:
Lit. B. 397 1794,
Lit. C. 3640,

am 7. September 1882 ausgeloost:
Lit. A. 1323,
Lit. B. 1100,
Lit. C. 265 1045 3167 4124 8422,

am 6. September 1883 ausgeloost:
Lit. A. 357,
Lit. B. 960 1016 1927,
Lit. C. 1670 2462 4721 4910 6544 8791 8994.

Der Betrag etwa fehlender Coupons wird am Capitalbetrage gekürzt.

Meiningen, den 25. Februar 1884. (733)

Die Direction und der Verwaltungsrath der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft.

IV. General-Versammlungen.

Halberstadt - Blankenburger Eisenbahngesellschaft. Die Actionäre unserer Gesellschaft werden zu der auf den 8. April d. J., Nachmittags 1½ Uhr, im Directionsgebäude auf hiesigem Bahnhofe anberaumten ausserordentlichen Generalversammlung ergebenst eingeladen.

Gegenstände der Berathung und Beschlussfassung sind:

1. Das Project einer Bahnanlage von Blankenburg über Hüttenrode, Rübeland, Elbingerode, Rothehütte nach Tanne.
2. Der wegen Beschaffung der Geldmittel zu dieser Bahnanlage mit der Deutschen Bank in Berlin abgeschlossene Vertrag.

Die Actionäre können behuf ihrer Legitimation zur Theilnahme an der Generalversammlung ihre Actien, ausser bei der Gesellschaftscasse in Blankenburg a/H., oder bei Staats- oder Communalbehörden und Cassen, bei

1. der Firma J. L. Eltzbacher & Co. in Köln,
2. dem Schaafhausenschen Bankvereine daselbst,
3. der Braunschweig-Hannov. Hypothekenbank in Braunschweig,
4. der Deutschen Bank in Berlin,
5. der Firma Ephraim Meyer & Sohn in Hannover

deponiren.

Braunschweig, 6. März 1884. (734)

Der Verwaltungsrath der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Einladung zu der 26. ordentlichen Generalversammlung der stimmberechtigten Actionäre der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, welche am 16. April 1884 um 12 Uhr Mittags im Sitzungssaale der genannten Gesellschaft in Teplitz (Bahnhofsgebäude) abgehalten werden wird.

Tages-Ordnung.

1. Vorlage der Bilanz und Vortrag des Geschäftsberichtes für das Jahr 1883, sowie des vom Revisionsausschusse über den Befund der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1883 erstatteten Berichtes.
2. Antrag auf Verwendung des im Jahre 1883 erzielten Reingewinnes.
3. Wahl von 2 Verwaltungsraths-Mit-

gliedern nach Massgabe des § 23 der Gesellschaftsstatuten.
4. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1884.

Die P. T. Herren Actionäre, welche an dieser Generalversammlung Theil zu nehmen wünschen, werden hiermit eingeladen nach Massgabe der §§ 35, 37, 38 und 40 der Gesellschaftsstatuten*) die Actien sammt Couponbogen oder nach Zulass des § 51 der Statuten die Genussscheine (wovon zwei Stück einer Actie gleichgestellt sind)
in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Co.,
in Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
in Dresden bei der Dresdner Bank oder bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in Berlin bei der Direction der Disconto-gesellschaft oder bei HerrnS.Bleichröder,
in Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne,
in Teplitz bei der Hauptcassa der Gesellschaft.
u. z. spätestens bis 7. April l. J. mittelst dreifacher Consignation (wovon ein Pare mit der Empfangsbestätigung über die deponirten Actien versehen, dem Deponenten rückgestellt wird) zu überreichen.

Nach der Generalversammlung werden die Actien gegen Rückstellung dieser Consignationen wieder ausgefolgt.

Teplitz, am 10. März 1884. (735)

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

*) § 35. An der Generalversammlung Theil zu nehmen ist jeder Actionär berechtigt, welcher wenigstens 10 Actien besitzt.

Vertretung ist nur durch andere nach § 38 stimmberechtigte Actionäre zulässig.

Die Generalversammlung fasst ihre Beschlüsse mit absoluter Stimmenmehrheit der Anwesenden.

§ 37. Je zehn Actien geben das Recht auf eine Stimme, kein Actionär kann jedoch mit Einrechnung der ihm übertragenen Vertretung mehr als vierzig Stimmen in sich vereinigen.

§ 38. Die Actionäre müssen, um ihr Stimmrecht in der Generalversammlung ausüben zu können, ihre Actien wenigstens acht Tage vor dem Zusammentritte derselben am Sitze der Gesellschaft oder bei den vom Verwaltungsrathe in der Einladung zur Generalversammlung zu bezeichnenden Orten niederlegen.

Sie erhalten sodann eine auf den Namen lautende Legitimationskarte, welche die Zahl der hinterlegten Actien und der darnach auf dieselben entfallenden Stimmenzahl ausweist.

§ 40. Die Generalversammlung ist in der Regel beschlussfähig, wenn die Actionäre den zehnten Theil der im Umlaufe befindlichen Actien repräsentiren.

Nur wenn es sich um eine der im § 44 sub 6, 7, 8, 9, bezeichneten Angelegenheiten handelt, ist die Vertretung der Hälfte der im Umlauf befindlichen vollgezahlten Actien und überdies die Zustimmung von 2/3 der bei der Generalversammlung abgegebenen Stimmen nothwendig.

V. Submissionen.

Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt. Die Lieferung von
22 Stück Personenwagen I/II. Classe,
4 „ „ II/III. „
30 „ „ III. „
soll im Submissionswege vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingungen werden gegen Francoeinsendung von 9 ℳ. und 50 ₰ Porto an den Bureau-Vorsteher, Eisenbahn-Secretär Boye, portofrei abgegeben.

Offerten sind an das unterzeichnete Bureau, Neuegasse 29/33, bis zu dem am Freitag, den 28. März cr., Vormittags 11½ Uhr anstehenden Termine portofrei einzureichen.

Erfurt, den 8. März 1884.

Maschinentechnisches Bureau. (736)

Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt. Die Lieferung und Aufstellung von 3 Stück Centralweichen- und Signalstellapparaten auf den Bahnhöfen Dietendorf und Plaue soll im Submissionswege vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingungen werden gegen Francoeinsendung von 9 ℳ. und 50 ₰ Porto durch den Bureauvorsteher, Eisenbahnsecretär Boye portofrei abgegeben.

Offerten sind an das unterzeichnete Bureau, Neuegasse 29/33, bis zu dem am Freitag, den 28. März cr., Mittags 12 Uhr, anstehenden Termine portofrei einzureichen.

Erfurt, den 10. März 1884. (737)

Maschinentechnisches Bureau.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. iur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) - Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 23. Zeitung des Vereins 1884

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 19. März 1884.

Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft.

Vorlage für die auf den 29. März d. J. berufene ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft.

Die Königlich Preussischen Herren Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen haben durch den unter dem 8. Februar d. J. an die mitunterzeichnete Direction gerichteten hier beigefügten gemeinschaftlichen Erlass die Bereitwilligkeit der Königlich Preussischen Staatsregierung zu erkennen gegeben, unter Vorbehalt der landesherrlichen Genehmigung mit der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft über die Abtretung ihres Unternehmens an den Staat auf einer gegen die Offerte vom 13/14. Juni v. J. veränderten Grundlage einen Vertrag abzuschliessen. Dem erwähnten Erlasse war der Entwurf zu einem bezüglichen Vertrage beigefügt, welcher demnächst zuerst innerhalb der Gesellschaftsvorstände und sodann in commissarischen Verhandlungen zwischen Vertretern der Königlich Preussischen Regierung und der Gesellschaftsvorstände durchberathen worden ist.*) Es bedarf kaum der Erwähnung, dass der Aufforderung der Herren Minister zum Eintritt in commissarische Verhandlungen von den Gesellschaftsvorständen bereitwilligst Folge gegeben wurde.

Die Königlich Preussische Staatsregierung bietet jetzt den Actionären für die Ueberlassung ihres Unternehmens an den Preussischen Staat eine feste Rente von 16⅔ pCt. und eine bei Abstempelung der Actien fällig werdende einmalige baare Zuzahlung von 60 *M* pro Actie. Diese Zuzahlung beträgt $^1/_{10}$ des Nominalwerthes der Actien und würde daher bei einem Zinsfusse von vier vom Hundert, welcher allerdings für den Fall der Anlegung in 4procentigen Staatspapieren bei dem jetzigen Course der letzteren nicht ganz erreicht wird, einer Erhöhung der gebotenen Rente um $^4/_{10}$ pCt. entsprechen, so dass die gesammte, den Actionären gebotene Abfindung einer Rente von $16^9/_{10}$ pCt. annähernd gleichkommt.

Die Preussische Regierung verpflichtet sich ferner, spätestens ein Jahr nach der Uebernahme der Verwaltung seitens des Staates den Actieninhabern gegen Einlieferung je zweier Actien à 600 *M*, also für Berlin-Hamburger Stammactien im Nominalwerthe von 1 200 *M* Staatsschuldverschreibungen zum Gesammtwerthe von 4 950 *M* anzubieten. Dieser Betrag in 4procentigen Staatsschuldverschreibungen ergiebt genau dieselbe Rente wie 2 Actien der Gesellschaft nach dem Rentensatze von 16⅔ pCt. Im Uebrigen verweisen wir auf den Vertragsentwurf, welcher im Allgemeinen den mit anderen Privateisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Verträgen wegen Uebertragung ihrer Unternehmen auf den Staat entspricht und zu besonderen Bemerkungen keinen Anlass bietet.

Der Liquidationspreis, welcher zunächst auf 45 000 000 *M* festgesetzt war, ist in Folge der commissarischen Verhandlungen auf 50 000 000 *M* erhöht worden, so dass den Actionären, welche etwa den rechtzeitigen Umtausch der Actien gegen Schuldverschreibungen der 4procentigen consolidirten Anleihe versäumen sollten, die Möglichkeit gegeben ist, dieselben zu 2 000 *M* pro Actie einzulösen.

In der ausserordentlichen Generalversammlung am 10. October 1883 sind diejenigen Aenderungen des Gesellschaftsstatuts beschlossen worden, welche die rechtliche Möglichkeit bieten, über eine Offerte, wie sie gegenwärtig vorliegt, zu beschliessen. Die Statutänderungen sind sodann von den drei betheiligten Regierungen genehmigt und zufolge Verfügung vom 18. Februar d. J. in das Handelsregister des Königlichen Amtsgerichts I zu Berlin eingetragen worden, so dass die Actionäre über diese Offerte jetzt frei nach Massgabe ihrer eigenen Interessen beschliessen können.

Da es jedenfalls gewünscht wird, dass wir, bevor der Tag für diese Entschliessung gekommen ist, unserer Ansicht über die Regierungsofferte Ausdruck geben, unterlassen wir nicht, in diesem Berichte einem solchen wohlberechtigten Verlangen zu entsprechen. In erster Linie müssen wir den Actionären die Möglichkeit bieten, dass sie selbst an der Hand der thatsächlichen Verhältnisse sich ein Urtheil über den Werth und die Bedeutung ihres Unternehmens im Vergleich zu dem Preise, den die Königlich Preussische Regierung bietet, bilden. Wir geben daher nachstehend die hierfür erforderlichen Unterlagen insoweit, als es der enge Rahmen dieses Berichtes zulässt.

Zunächst gestatten wir uns zu dem vorerwähnten Zwecke einen Rückblick auf die Entstehung und geschichtliche Entwickelung des Unternehmens zu werfen:

*) Diesen Vertragsentwurf sowohl, als auch die beiden vorbereitenden Ministerialerlasse vom 5. und 26. December 1883 haben wir im Auszug bereits früher mitgetheilt. Die Red.

Die ersten Bestrebungen zur Herstellung einer Schienenverbindung zwischen Berlin und Hamburg datiren bereits aus dem Jahre 1836; dieselben hatten aber schon aus dem Grunde keinen Erfolg, weil damals ein Eisenbahngesetz in Preussen noch nicht bestand. Nachdem indessen im Jahre 1838 ein solches Gesetz erlassen war, bildete sich in Berlin im Jahre 1840 ein Comité zur Begründung eines Actienvereins für Erbauung einer Eisenbahn zwischen Berlin und Hamburg. Diesem Comité wurde von den betheiligten Landesregierungen theils schon im Jahre 1840, theils im Jahre 1841 die Erlaubniss zur Ausführung der nothwendigen Vermessungen ertheilt. Im Jahre 1841 bildete sich demnächst ebenfalls in Hamburg ein Comité, welches den Zweck hatte, im Einverständniss mit dem Berliner Comité die Eisenbahnangelegenheit zu fördern. Bald geschah auch von anderer Seite der erste Schritt zur thatsächlichen Ausführung einer Eisenbahn zwischen Berlin und Hamburg, indem die in Hamburg gebildete Hamburg-Bergedorfer Eisenbahngesellschaft eine Eisenbahn zwischen den beiden genannten Orten herstellte und im Jahre 1842 diese Bahn dem Betriebe übergab. Nachdem inzwischen die betheiligten Territorial-Regierungen unter einander Staatsverträge zur Regelung der Anschluss-, Transit- und sonstigen administrativen Verhältnisse des Unternehmens abgeschlossen hatten, wurde im Jahre 1843 die Sache dadurch, dass die Regierungen von Mecklenburg und Hamburg die zu dem erforderlich erachteten Anlagecapital von 8 000 000 Thlr. durch die Privat-Actienzeichnungen nicht gedeckten 3 000 000 Thlr., welche bei der Vertheilung der Dividenden vor den übrigen Actien zurücktraten und der Amortisation unterworfen wurden, übernahmen, soweit gefördert, dass sich am 27/28. Juli 1843 die Actiengesellschaft unter dem Namen „Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft“ definitiv constituiren konnte. Es wurde nunmehr sofort mit den speciellen Vorarbeiten und demnächst im Frühjahr 1844 mit dem Bau selbst begonnen. Die landesherrliche Concession für die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft wurde von Preussen am 28. Februar 1845, von Mecklenburg am 4. April 1845, von Dänemark am 25. April 1845, von den freien und Hansastädten Lübeck und Hamburg unterm 16. resp. 21. April 1845 ertheilt. Alle diese Concessionen bezogen sich auf eine von Berlin nach Bergedorf zum Anschluss an die bestehende Hamburg-Bergedorfer Bahn herzustellende Eisenbahn. Zu Ende des Jahres 1846 war die Bahn soweit fertig gestellt, dass am 15. October die Betriebseröffnung von Berlin bis Boizenburg und am 15. December auf der ganzen Strecke von Berlin bis Hamburg erfolgen konnte.

Am 15. October 1851 wurde die Büchen-Lauenburger Zweigbahn eröffnet, deren Bau die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft hatte ausführen müssen, weil unter keiner anderen Bedingung die Königlich Dänische Regierung zu bewegen war, ihre Forderung, dass für die Berlin-Hamburger Eisenbahn die überaus ungünstige Richtung über Lauenburg gewählt werden solle, fallen zu lassen.

Eine fernere erhebliche Erweiterung erfuhr das Unternehmen später durch den Bau der Wittenberge-Buchholzer Zweigbahn, zu welcher die landesherrliche Concession in Preussen unter dem 16. Juni und in Mecklenburg unter dem 2. Juli 1870 ertheilt, und welche demnächst am 15. December 1873 von Wittenberge bis Hitzacker und am 31. December 1874 in ihrer ganzen Ausdehnung bis Buchholz eröffnet wurde.

Die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft betheiligte sich ferner an der Erbauung der im Jahre 1864 in Betrieb genommenen Elbtraject-Anstalt zwischen Lauenburg und Honstorf, sowie an der Herstellung der im Jahre 1878 an Stelle dieser Trajectanstalt angelegten festen Elbbrücke.

Endlich erfuhr das Unternehmen noch eine Erweiterung durch Erbauung der am 1. Juni 1882 eröffneten Anschlussbahn von Spandau nach dem Endbahnhof der Berliner Stadtbahn in Charlottenburg.

Die Bahnlinien, welche der Berlin Hamburger Eisenbahngesellschaft eigenthümlich gehören, haben jetzt eine Länge von 435 km und unter Hinzurechnung der mit diesen Linien durch ein festes Vertragsverhältniss verbundenen Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn eine Länge von 449 km.

Ausserdem hat die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft den Hamburgischen Theil der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn gepachtet und führt den Betrieb auf dieser Bahn, sowie für Rechnung des Hamburgischen Staates auch den Betrieb auf der Hafenbahn und den Quaigleisen aus.

Das ursprüngliche Anlagecapital betrug:

1. in Stammactien La. A	15 000 000 *M.*
2. in Stammactien La. B, welche von den Regierungen von Mecklenburg und Hamburg übernommen wurden	9 000 000 „
3. in 4½ pCt. Prioritäten 1. und 2. Emission	18 000 000 „
zusammen	42 000 000 *M.*

In der Generalversammlung am 24. Mai 1856 wurden die Verwaltungsvorstände ferner ermächtigt, zur Vervollständigung der Bahnanlagen eine Prioritätsanleihe von 6 000 000 *M.* aufzunehmen. Von dieser Ermächtigung ist indessen niemals Gebrauch gemacht worden. Dagegen erforderte die Erbauung der Wittenberge-Buchholzer Zweigbahn die Aufnahme einer 5 pCt. Prioritätsanleihe 3. Emission im Betrage von 36 000 000 *M.* Aus den Mitteln dieser Anleihe, welche für die genannte Zweigbahn nicht vollständig verwendet wurde, ist sodann noch der diesseitige Beitrag zu den Anlagekosten der Elbbrücke bei Lauenburg und der rechtselbischen Anschlussanlagen für diese Brücke und sind endlich die Baukosten für den Anschluss der Berlin-Hamburger Eisenbahn an die Berliner Stadtbahn bestritten. Die Anleihe ist indessen auch nach diesen Verwendungen noch nicht vollständig verbraucht. Unter Hinzurechnung der zuletzt erwähnten Anleihe stellt sich das gesammte Anlagecapital in seinem Nominalwerthe auf 78 000 000 *M.* Es sind jedoch bis zum Jahre 1874 die Stammactien La. B vollständig amortisirt und es sind ferner bis zum 1. Juli v. J. von den Prioritätsobligationen, von denen die 1. und 2. Emission im Jahre 1862 auf 4 pCt. und diejenigen 3. Emission im Jahre 1880 auf 4½ pCt. convertirt wurden, 5 205 900 *M.* ausgeloost und amortisirt, so dass das Unternehmen, dessen Stamm-Actiencapital nur 15 000 000 *M.* beträgt, z. Z. nur noch mit einem Schuldbetrage von 48 794 100 *M.* in 4 resp. 4½ pCt. Prioritäten belastet ist. Am 1. Juli dieses Jahres wird dieser Betrag durch die regelmässige Ausloosung und Amortisation von Prioritätsobligationen weiter reducirt sein.

In der ersten Zeit seines Bestehens hatte das Unternehmen vielfach unter der Ungunst der Verhältnisse zu leiden. Etwa anderthalb Jahre nach der Betriebseröffnung traten die bekannten Ereignisse des Jahres 1848 der Verkehrsentwickelung auf das Störendste entgegen; im Inlande lag in Folge dieser Ereignisse Handel und Verkehr überall darnieder. Auf die Berlin-Hamburger Bahn waren die erwähnten Ereignisse um deswillen von besonders nachtheiligem Einflusse, weil die kriegerische Verwickelung mit Dänemark und die in Folge derselben eintretende Blockirung des Hamburger Hafens den Hamburger Handel auf längere Zeit fast lahm legte. Es konnte daher für das Jahr 1847 nur 1½ pCt. und für das Jahr 1848 eine Dividende überhaupt nicht vertheilt werden. Auch nach Wiedereintritt ruhiger und friedlicher Zustände hatte das Unternehmen mit mannigfachen Erschwerungen zu kämpfen. Der Pachtvertrag, welchen unsere Gesellschaft mit der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahngesellschaft eingehen musste, um den Anschluss an Hamburg zu erlangen, hatte eine erhebliche Schmälerung des Gewinnes nothwendig zur Folge. Nach diesem Vertrage hat die Berlin-Hamburger der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahngesellschaft nicht nur die Zinsen für die Anlagekosten des Bahnhofs zu Hamburg, soweit letzterer von Hamburg-Bergedorf hergestellt ist, sondern auch 50 pCt. der auf der Strecke Hamburg-Bergedorf erzielten Bruttoeinnahmen zu zahlen. Da die ihr verbleibenden 50 pCt. der Bruttoeinnahmen zur Deckung der Ausgaben nicht ausreichen, so war mehr als der ganze aus dem Betriebe der Strecke Hamburg-Bergedorf zu erzielende Gewinn an die Verpächterin herauszuzahlen. Dazu traten noch die sehr erheblichen Aufwendungen, welche unsere Gesellschaft für Erweiterung der von vornherein unzulänglichen Anlagen des Bahnhofes in Hamburg machen musste.

Sehr ungünstig auf die Entwickelung des Verkehrs wirkten ferner auch nach Wiedereintritt des Friedens die damaligen wirthschafts- und zoll-politischen Verhältnisse ein.

Das von der Bahn durchschnittene Herzogthum Lauenburg stand unter Dänischer Herrschaft und der Dänische Staat verfolgte ebenso wie die übrigen Staaten, deren Länder von der Bahn berührt wurden, seine eigene Zoll- und Wirthschaftspolitik. Preussen allein gehörte damals dem Zollverein an, die zollvereinsländische Grenze befand sich ungefähr in der Mitte der Bahn bei Wendisch-Warnow. Weitere Zollschranken bestanden an der Mecklenburg-Lauenburgischen und der Lauenburg- resp. Holsteinisch-Hamburgischen Grenze. Abgesehen davon, dass sämmtliche Personen- und Güterzüge der Untersuchung und Zollabfertigung beim Eintritt in den Zollverein bei Wendisch-Warnow oder in Wittenberge zu unterwerfen waren, erhob auch jeder der ausserpreussischen Staaten für den Durchgang der Waaren durch sein Gebiet einen Transitzoll, welcher erst im Jahre 1866 bei dem Eintritt von Mecklenburg und Lauenburg in den Zollverein zur Aufhebung gelangte. Dass die Erhebung dieser Transitzölle nicht nur in hohem Grade belästigend auf den Verkehr wirken, sondern dass sie auch durch ihre materielle Höhe die Entwickelung des Verkehrs schädigen mussten, wird aus der Thatsache erkannt werden, dass im Ganzen bis zur Aufhebung dieser Zölle gezahlt worden sind:

an Mecklenburgischen Transitzöllen	10 539 329 *M.*
„ Lauenburgischen „	5 792 595 „
„ beiderstädtischen (Hamburg-Lübeckischen) Transitzöllen	1 303 030 „
zusammen	17 634 954 *M.*

Es zeugt von der Lebenskraft und Gesundheit unseres Unternehmens, dass es sich aller dieser Erschwerungen ungeachtet nach dem Eintreten ruhiger Verhältnisse kräftig entwickelte.

Was zunächst den Personenverkehr anbetrifft, dessen Umfang am besten durch das Product aus der Zahl der beförderten Personen und der Zahl der von diesen Personen zurückgelegten Kilometer sich erkennen lässt, so betrug im ersten vollen Betriebsjahr 1847 die Zahl der Personenkilometer circa 34 Millionen. Gleich nach der Betriebseröffnung verkehrte zwischen Berlin und Hamburg in jeder Richtung nur e i n durchgehender Personenzug und ausserdem ein gemischter Zug, welcher indessen in Wittenberge übernachtete. Vom 1. Mai 1847 ab wurde der Versuch gemacht, noch einen zweiten durchgehenden Personenzug einzuführen; dieser Zug wurde aber wegen mangelnder Frequenz im Januar 1848 wieder eingestellt. 10 Jahre später, im Jahre 1857, betrug die Zahl der Personenkilometer circa 43 Millionen, 1867 = 68 Millionen, 1877 = 94 Millionen und in dem letzten Betriebsjahre, über welches wir bisher berichtet haben, nämlich im Jahre 1882 ca. 119 Millionen. Zur Vermittelung dieses Personenverkehrs dienen z. B. auf der Hauptbahn Berlin-Hamburg ausser Local- und Vorortzügen in jeder Richtung 5 Schnell- resp. Personenzüge und ausserdem in jeder Richtung zwischen Berlin und Wittenberge ein gemischter Zug und zwischen Wittenberge und Hamburg zwei gemischte Züge. Der Personenverkehr hat sich, wie aus Vorstehendem erhellt, zwar langsam entwickelt, ist aber bis in die neueste Zeit stetig gewachsen, und es ist ein Einfluss der Concurrenzbahnen auf denselben bisher kaum zu bemerken gewesen.

Für die Entwickelung des Güterverkehrs geben die nachstehenden Zahlen ein ungefähres Bild. Im Jahre 1847 wurden befördert 14 Millionen Tonnenkilometer, 10 Jahre später bereits 67 Millionen, im Jahre 1867 = 90 Millionen, 1877 = 208 Millionen, 1882 = 159 Millionen. Insbesondere hat der Güterverkehr in den 70er Jahren bis zum Jahre 1877 eine ausserordentlich grosse Steigerung erfahren. Von 1877 ab aber datirt ein Rückgang, welcher durch die verschärfte Concurrenz des Wasserweges und der Preussischen Staatsbahnen herbeigeführt ist, wovon unten noch weiter die Rede sein wird.

Gegenüber der Verkehrssteigerung, welche mit dem Jahre 1849 begann, erwiesen sich sehr bald die von der Hamburg-Bergedorfer Bahn hergestelltn Einrichtungen in Hamburg als völlig unzulänglich. Schon vor Eröffnung der Berlin-Hamburger Bahn im Herbst 1846 war die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft genöthigt gewesen, auf ihre Kosten 2 Güterschuppen, welche damals als provisorische Anlagen angesehen wurden, jedoch auch jetzt noch bestehen, aus dem Grunde herzustellen, weil der eine grosse Güterschuppen, den die Hamburg-Bergedorfer Gesellschaft zu errichten verpflichtet war, nicht so zeitig fertig gestellt wurde, als die Berlin-Hamburger Eisenbahn selbst. Aber selbst nachdem dieser Schuppen in Betrieb genommen war, stellte sich bald die Unzulänglichkeit der vorhandenen Anlagen heraus. Im Jahre 1852 musste bereits einer von den seitens der Berlin-Hamburger Gesellschaft hergestellten Schuppen erweitert werden. Im Jahre 1855 erbaute die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft einen Güterschuppen an der Banksstrasse, 1865 erweiterte sie denselben auf das Doppelte seiner Ausdehnung. In demselben Jahre erbaute sie einen grossen Getreideschuppen, um im Interesse der Hamburger Empfänger das mit der Bahn angekommene, zum überseeischen Export bestimmte Getreide, falls es bei mangelnder Schiffsgelegenheit nicht alsbald abgefahren werden konnte, trocken lagern zu können. In den Jahren 1869 bis 1871 errichtete sie den massiven Zoll-Güterschuppen an der Bahnhofsstrasse, 1869 ferner einen grossen Empfangs-Güterschuppen an der Banksstrasse, welcher 10 Jahre später noch erweitert wurde. Soweit diese Schuppen zum Verkehr mit dem Wasser dienten, wurden dieselben mit hydraulischen Krähnen ausgerüstet; im Uebrigen wurden sie mit möglichster Sparsamkeit hergestellt, und daher, abgesehen von dem massiven Zollschuppen, nicht massiv wie der Hamburg-Bergedorfer Schuppen, sondern in Fachwerk ausgeführt, was sich auch schon wegen des sehr schlechten Baugrundes empfahl.

Um die Ausdehnung der Anlagen, welche die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft auf dem Bahnhofe zu Hamburg auf einem ihr nicht einmal gehörigen Terrain auf ihre Kosten zur Ausführung brachte, im Vergleich zu den Leistungen der Hamburg-Bergedorfer Gesellschaft zu beurtheilen, mag erwähnt werden, dass der von der Hamburg-Bergedorfer Bahn hergestellte Schuppen eine bebaute Grundfläche von 3 170 qm, die zahlreichen von der Berlin-Hamburger Gesellschaft hergestellten Güterschuppen aber eine bebaute Grundfläche von 21 590 qm, mithin ungefähr das Siebenfache von dem Umfange der Hamburg-Bergedorfer Anlagen umfassen. Ausserdem wurde im Jahre 1872 in Rothenburgsort bei Hamburg mit der Anlage eines grossen Rangirbahnhofes begonnen, weil die Gleisanlagen des alten Bahnhofes wegen ihrer Beschränktheit die Ausführung aller erforderlichen Rangirarbeiten ohne Gefährdung der Betriebssicherheit nicht mehr ermöglichten.

Die von der Berlin-Hamburger Bahn selbst hergestellte Strecke Berlin-Bergedorf war von vornherein, den Intentionen der Gesellschaftsvorstände entsprechend, so ausgerüstet worden, wie es der Hoffnung auf eine kräftige Verkehrsentwickelung entsprach. So wurde die ganze Bahn im Unterbau durchweg und auf der Strecke Wittenberge-Hamburg grösstentheils auch im Oberbau zweigleisig hergestellt. Das zweite Gleise fehlte indessen auf dem grössten Theile der Strecke zwischen Berlin und Wittenberge. Auf den eingleisigen Strecken wurde das zweite Gleis in den Jahren 1856 resp. 1861 und 1862 ausgeführt.

Ferner ist zu erwähnen, dass zwei neue Stationen, Karstädt im Jahre 1859 und Seegefeld im Jahre 1867, angelegt wurden. 1875 erfolgte ausserdem die Herstellung einer Personenhaltestelle bei Jasnitz zwischen Ludwiglust und Hagenow.

Die vorhandenen Bahnhöfe mit ihren Anlagen für Personen- und Güterverkehr erwiesen sich so lange im Allgemeinen noch als ausreichend, bis die rapide Verkehrssteigerung zu Ende der 60er und Anfang der 70er Jahre eintrat. In Folge dieser Steigerung wurde es nothwendig, fast alle Stationen zu erweitern.

In Berlin wurden im Jahre 1872 die Güterschuppen erheblich vergrössert, in demselben Jahre auch der Anfang zur Herstellung eines grossen Producten- und Rangirbahnhofes gemacht, zu dessen weiterer Ausführung im Jahre 1877 die Fennstrasse mittelst Viaducts über das Bahnhofsterrain geführt werden musste. Im Jahre 1875 wurde in Berlin ein neues Verwaltungsgebäude errichtet, da die Räume im Empfangsgebäude, in welchem sich bis dahin die Verwaltung befand, dem gesteigerten Bedürfnisse längst nicht mehr genügten. Im Jahre 1878 wurde ferner die Personenhalle in Berlin erheblich verlängert. Auf den Anschlussbahnhöfen Wittenberge, Hagenow und Büchen wurden insbesondere die Gleisanlagen und die Anlagen für den Güterverkehr einem vollständigen Umbau unterworfen und auf den erstgenannten beiden Stationen neue Locomotivschuppen errichtet. In Wittenberge wurde ausserdem eine grosse Reparaturwerkstätte erbaut und die Werkstättenanlagen zu Berlin und Hamburg im Laufe der Jahre erheblich erweitert.

Um die Beamten der Bahn vor den Nachtheilen der in der sogenannten Gründerzeit auftretenden grossen Wohnungsnoth zu schützen, wurden in den Jahren 1872 bis 1875 in Berlin Wohnhäuser mit zusammen 184 Wohnungen neu erbaut, beziehungsweise angekauft. In Hamburg erfolgte zu demselben Zwecke im Jahre 1874 der Ankauf von Wohngebäuden für 46 Beamtenfamilien.

Die Aufzählung aller Erweiterungen, welche sonst noch erfolgten, würde hier zu weit führen. Es soll nur bemerkt werden, dass die baulichen Anlagen der Bahn in Folge der stets rechtzeitig erfolgten Vervollständigung und Erweiterung z. Z. eine solche Ausdehnung haben und sich in einem solchen Zustande befinden, dass dieselben für die Bewältigung eines grösseren als des jetzigen Verkehrs ausreichen würde und die Nothwendigkeit von Erweiterungen auf längere Zeit hinaus nicht eintreten würde.

Das zuletzt Gesagte gilt auch von den B e t r i e b s m i t t e l n. Beim Anwachsen des Verkehrs musste die Verwaltung umsomehr für reichliche Ausrüstung der Bahn mit Transportmitteln bedacht sein, als bei ihren eigenthümlichen Verhältnissen gerade die Berlin-Hamburger Bahn in der Lage sein musste, erhebliche Differenzen in den Verkehrsanforderungen durch ihren eigenen Wagenpark auszugleichen. Eisenbahnen, welche im Binnenlande gelegen sind und bei denen daher ein grosser Theil des Verkehrs nicht originirt, sondern transitirt, sind in der günstigen Lage, dass ihnen dieser Theil des Verkehrs durch Wagen fremder Bahnen zugeführt wird; bei der Berlin-Hamburger Bahn aber bildet Hamburg den Ursprungsort für den überwiegend grössten Theil des in der Richtung von Hamburg nach Osten bezw. Südosten sich bewegenden Eisenbahnverkehrs; und wenn auch für den Theil des Verkehrs, welcher über die Hamburger Bahn hinaus bestimmt ist, die hierbei mitinteressirten Bahnen Betriebsmittel beizustellen verpflichtet sind, so muss doch die Berlin-Hamburger Bahn im Stande sein, den ersten Anprall eines stärkeren, von Hamburg ausgehenden, oft ziemlich plötzlich eintretenden Verkehrs mit ihrem eigenen Betriebsmaterial so lange auszuhalten, bis von ferner her Wagen zugeführt werden können. Bei der Betriebseröffnung besass die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft 33 Locomotiven, 96 Personen- und Gepäckwagen und 193 Güterwagen; sie besitzt jetzt 203 Locomotiven, 491 Personen- und Gepäckwagen und 3 822 Güterwagen. Von den letzteren hat leider ein grosser Theil in Folge des Rückganges des Güterverkehrs in den letzten Jahren unbenutzt gestanden. Die Personen- und Gepäckwagen sind fast sämmtlich mit Gaseinrichtung versehen. Das Gas hierzu wird in einer der Gesellschaft gehörigen Gasanstalt auf dem Bahnhofe Berlin fabricirt.

Ein besonderer Werth ist von jeher seitens der Verwaltung der Berlin-Hamburger Eisenbahn auf einen guten Zustand des Schienengestänges und eine möglichst correcte Gleisanlage, sowie ferner auf die Erhaltung der Betriebssicherheit gelegt worden. Seit dem Jahre 1875 sind nur noch Schienen aus Bessemer Stahl beschafft und mit diesen alljährlich Gleisstrecken je nach dem auftretenden Bedürfnisse in Längen von 20—46 km pro Jahr erneuert worden. Die hierbei gewonnenen Schienen

des alten abgenutzten Gleises wurden, soweit sie noch brauchbar waren, zu Auswechselungen im Einzelnen verwendet.

Es sind auch versuchsweise mehrere Strecken mit einer Gesammtlänge von 24 km mit ganz eisernem Oberbau hergestellt worden.

Zur Erhaltung und Vermehrung der Betriebssicherheit sind alle neueren Einrichtungen, welche sich anderweitig bewährt hatten oder uns Erfolg zu versprechen schienen, auf der Berlin-Hamburger Bahn zur Einführung gelangt. Zu erwähnen ist in dieser Beziehung beispielsweise, dass im Jahre 1881 die Expresszüge No. 5 und 6, im Jahre 1880 die Localzüge zwischen Berlin und Spandau, im Jahre 1881 die Localzüge zwischen Hamburg und Friedrichsruh und im Jahre 1883 die Schnellzüge No. 3 und 4 mit continuirlichen, vom Locomotivführer zu handhabenden Bremsen ausgestattet worden sind, welche es dem Locomotivführer ermöglichen, allein den ganzen Zug zu bremsen und in kürzester Frist zum Stehen zu bringen. An solchen Punkten der Bahn, an denen die Geschwindigkeit der Züge ermässigt werden muss, sind elektrische Controleapparate angebracht, welche die Geschwindigkeit eines jeden passirenden Zuges resp. Maschine selbstthätig registriren und hierdurch eine genaue Controle über das Verhalten der Locomotivführer hinsichtlich der Zuggeschwindigkeit ermöglichen. Wo auf den Zwischenstationen der Stammbahn spitz befahrene Weichen vorhanden sind, welche bei unrichtiger Stellung die Ablenkung eines Zuges in ein falsches Gleise herbeiführen würden, sind centrale Signal- und Weichenanlagen eingerichtet, welche die Herstellung des Fahrsignals für eine Fahrtrichtung nur dann gestatten, wenn die Weichen richtig gestellt und verriegelt sind und jede für die erlaubte Fahrtrichtung gefährliche andere Fahrtrichtung durch entsprechende Haltsignale ausgeschlossen ist. Endlich sind die spitz befahrenen Weichen auf der eingleisigen Wittenberge-Buchholzer Zweigbahn mit den zugehörigen Signalen derartig verbunden, dass Fahrsignal nur gegeben werden kann, wenn die Weichen richtig gestellt und verriegelt sind.

Wenn endlich die Vermeidung grösserer Unfälle nicht ganz allein einer glücklichen Fügung zuzuschreiben, sondern wenigstens zum Theil auf den Umstand zurückzuführen ist, dass die betreffende Bahn ihre Anlagen und Einrichtungen stets rechtzeitig den Verkehrs- und Betriebsanforderungen entsprechend gestaltet hat, so wird vielleicht erwähnt werden dürfen, dass während des mehr als 37jährigen Betriebes kein Reisender auf der Berlin-Hamburger Bahn getödtet oder auch nur erheblich verletzt worden ist. Nur im Jahre 1861 haben 2 Reisende auf Bahnhof Büchen ganz leichte, kaum nennenswerthe Contusionen erlitten, weil sich eine nicht uns, sondern der anschliessenden Bahn gehörige Maschine zu heftig an den Zug setzte, und aus ganz ähnlicher Veranlassung, welche indessen durch eine diesseitige Maschine herbeigeführt wurde, haben vor ein paar Wochen zwei Reisende einige unerhebliche Beschädigungen erlitten. Von weiteren Vorkommnissen, durch welche Leben oder Gesundheit von Reisenden auf unserer Bahn Schaden genommen hätten, wissen wir bis jetzt glücklicherweise nichts zu berichten.

Müssen die vorstehenden Mittheilungen über die Ausstattung und Einrichtung des Unternehmens zu einer günstigen Beurtheilung und Schätzung des Werthes desselben führen, so ergiebt sich ein nicht minder vortheilhaftes Urtheil, wenn in Betracht gezogen wird, wie gering die in finanzieller Hinsicht auf demselben ruhenden Lasten sind. Ueber das verwendete Anlagecapital sind schon an einer anderen Stelle dieses Berichts die erforderlichen Mittheilungen gemacht worden; es wird aber von Interesse sein, mit anderen Eisenbahnunternehmungen in dieser Hinsicht einen Vergleich zu ziehen. Nach dem neuesten Jahrgang (1881/82) der vom Reichs-Eisenbahnamt herausgegebenen Statistik haben die Anlagekosten der Berlin-Hamburger Eisenbahn und deren Zweigbahnen pro Kilometer 173 375 *M.* betragen, wogegen die Anlagekosten der Preussischen Staatsbahnen, welche im Allgemeinen gewiss nicht besser ausgerüstet sind, als unsere Bahn, im Durchschnitt pro Kilometer 289 537 *M.* erfordert haben. Hiernach verhalten sich die Anlagekosten unserer Bahnen zu den durchschnittlichen Anlagekosten der Staatsbahnen genau wie 3 zu 5. Das Verhältniss ändert sich noch weiter zu Gunsten unserer Bahn, wenn in Betracht gezogen wird, dass die obigen Zahlen den wirklichen seiner Zeit entstandenen Ausgaben entsprechen, dass aber bei den Actien und Obligationen, aus denen die Geldmittel für Anlage unserer Bahn gewonnen wurden, inzwischen die oben speciell erwähnte verhältnissmässig sehr erhebliche Amortisation stattgefunden hat.

Die Beamten, welche wir uns zum weitaus grössten Theil selbst herangebildet, sind in allen Ressorts wohlgeschult und haben mit geringen Ausnahmen stets mit Umsicht und grosser Pflichttreue die ihnen obliegenden Arbeiten in dem von der Direction vorgezeichneten Sinne mit bestem Erfolge für das Unternehmen ausgeführt.

Von dem in unserem Beamtencorps herrschenden guten Geist giebt das am 23. October v. J. feierlich enthüllte, vor dem Bahnhofe in Berlin aufgestellte, lediglich durch Mittel der Beamten errichtete werthvolle Denkmal aus Erz und Stein zum Andenken des verewigten Erbauers und langjährigen Vorsitzenden der Direction, Geheimen Regierungsraths Neuhaus, beredtes Zeugniss.

Die Staatsregierung hat die treue Obhut dieses den Heimgegangenen wie die Stifter gleich ehrenden Denkmals zugesichert.

Den Beamten und Angestellten der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft wird hoffentlich ein Nachtheil aus der Uebertragung des Unternehmens auf den Staat nicht erwachsen. Bei den Verhandlungen mit den Commissarien der Staatsregierung ist insbesondere die von dem Herrn Minister später gutgeheissene Erklärung abgegeben, dass es nicht in der Absicht der Königlichen Staatsregierung liege, aus dem Uebergange des Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmens auf den Staat an sich einen Grund zur Ausübung des vertragsmässigen Kündigungsrechts den Gesellschaftsbeamten gegenüber zu entnehmen und dass ferner für die Gesellschaftsbeamten durch die Bestimmungen des proponirten Vertrages der Mangel der Anstellungsfähigkeit im Staatsdienst gehoben und deshalb auch nicht von dem Kündigungsrechte lediglich aus dem Grunde, weil civilversorgungsberechtigten Personen eine Anstellung verschafft werden müsste, Gebrauch gemacht werden würde. Im Uebrigen wurde eine wohlwollende Berücksichtigung berechtigter Interessen der Beamten in Aussicht gestellt.

Aus den vorstehenden Ausführungen wird man erkennen, dass die Berlin-Hamburger Bahn zu den am besten eingerichteten und ausgerüsteten Bahnen Deutschlands zu rechnen ist.

Ebenso sind auch die finanziellen Verhältnisse der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft in jeder Beziehung wohlgeordnete und sehr günstige. Wie bereits erwähnt, beträgt das Actiencapital nach Amortisation von 9 000 000 *M.* Actien Lit. B noch 15 000 000 *M.* Die gesammte zu verschiedenen Zeiten aufgenommene Prioritäts-Obligationenschuld der Gesellschaft beträgt 54 000 000 *M.*, welche allmälig durch Amortisation auf 48 794 100 *M.* herabgemindert worden ist.

Der Werth der seit Fertigstellung der Bahn aus dem Betriebs- und Reservefonds zu Verbesserungen und Ergänzungen des Unternehmens, sowie zur Ergänzung der Betriebsmittel erfolgten Verwendungen beziffert sich nach der Bilanz vom 31. December 1882 mit 27 002 600 *M.*

Der Reservefonds hatte beim Abschluss des Jahres 1882 die statutenmässige Maximalhöhe von 7 800 000 *M.* erreicht und wird voraussichtlich auch im Jahre 1883 in der gleichen Höhe abschliessen.

Ausserdem besitzt die Gesellschaft einen Versicherungsfonds für rollende Güter in Höhe von 30 000 *M.*

Der Pensionsfonds der Beamten hatte Ende 1883 einen Bestand von 3 021 666,65 *M.*

Die Betriebsergebnisse und Vertheilung des Reingewinns der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft in den 35 Jahren von 1848 bis 1882 incl. erhellen aus nachfolgender Zusammenstellung:

NB. Die Bahn wurde am 15. October 1846 eröffnet und zahlte der Baufonds die Zinsen bis 1. April 1847.

Der Ueberschuss der Betriebseinnahme pro 1847 betrug 232 832,96 *M.*, wovon 225 000 *M.* Dividende (1½ pCt.) auf die Actien Litr. A und 7 832,96 *M.* auf den Reservefonds entfielen.

1	2	3	4	5	8	9	10
Im Jahre	Ueberschuss	Dividende der Actien		Ueberweisung an den Reservefonds	Eisenbahnsteuer	Dividende für die Actien Litr. A	Zur Amortisation von Actien Litr. B sind verwendet aus Col 4 und 6
		Litr. A	Litr. B				
	M.	*M.*	*M.*	*M.*	*M.*	pCt.	*M.*
1848	7083	—	—	7083	—	0,00	—
1849	686121	675000	11121	—	—	4,50	—
1850	965156	675000	140156	150000	—	4,50	—
1851	997008	675000	172008	150000	—	4,50	—
1852	1399299	675000	315000	409299	—	4,50	—
1853	1306403	675000	315000	289561	26842	4,50	26400
1854	1561611	750000	360000	418453	33158	5,00	33600
1855	1542016	750000	360000	398859	33158	5,00	34800
1856	1693333	825000	405000	420000	43333	5,50	45600
1857	1826666	900000	450000	420000	56666	6,00	61200
1858	1626666	787500	382500	420000	36666	5,25	42000
1859	1648889	800000	390000	420000	38889	5,333	46800
1860	2047500	1012500	517500	420000	97500	6,75	106800
1861	2125655	900000	450000	718989	56666	6,00	69600
1862	2196130	937500	472500	718630	67500	6,25	81600
1863	2497500	1087500	562500	720000	127500	7,25	146400
1864	3978143	1500000	810000	1375643	292500	10,00	724800

1865	3513570	1425000	765000	1061070	262500	9,50	669600
1866	3142232	1350000	720000	839732	232500	9,00	626400
1867	3292356	1425000	765000	839856	262500	9,50	730800
1868	3569549	1425000	765000	1117049	262500	9,50	760800
1869	3592500	1575000	855000	840000	322500	10,50	945600
1870	3442500	1500000	810000	840000	292500	10,00	907200
1871	4040898	1612500	877500	1213398	337500	10,75	1062000
1872	4430082	1800000	990000	1227582	412500	12,00	1294800
1873	3483582	1500000	437891	1346218	199472	10,00	583200
1874	3037237	1875000	13122	855209	293905	12,50	—
1875	3288019	1500000	—	1591145	196875	10,00	—
1876	3464423	1650000	—	1580048	234375	11,00	—
1877	3599019	1725000	—	1620894	253125	11,50	—
1878	3383182	1575000	—	1592557	215125	10,50	—
1879	3893894	1875000	—	1728269	290625	12,50	—
1880	4050319	2137500	—	1556569	356250	14,25	—
1881	3867136	2625000	—	464011	478125	17,50	—
1882	4034460	2925000	—	269805	553125	19,50	—
Sa. in 35 Jahren .	93230149	45125000	13111798	28039936	6366883	8,595	9000000
		57236798					

Col. 6: Ueberweisung an die Pensionscasse in 1881 300 000 *M.*, in 1882 250 000 *M.*, in Summa 550 000 *M.*

Col. 7: Vortrag auf das Jahr 1882 36 530 *M.*

Die Durchschnittsdividende der letzten 5 Jahre vorstehender Zusammenstellung betrug 14,85 pCt. Zur Erreichung einer fünfjährigen Durchschnittsdividende der Jahre 1879—83 in Höhe der von der Staatsregierung angebotenen Rente von 16,9 pCt. müsste das Jahr 1883 eine Dividende von 20,75 pCt. erbringen.

Es ist uns nicht zweifelhaft, dass der Staat durch den Erwerb der Berlin-Hamburger Bahn zu dem angebotenen Preise ein glänzendes Geschäft machen wird, da die Staatseisenbahn-Verwaltung die Bahn nach Einfügung in das grosse Netz der Preussischen Staatsbahnen naturgemäss weit vortheilhafter auszunutzen im Stande sein wird, als uns dies in unserer isolirten Lage, bedrückt durch die mit gewaltigen Machtmitteln ausgestattete Concurrenz der Staatsbahnen, jemals möglich sein würde.

Zur Beurtheilung der Offerte vom Standpunkte der Actionäre aus haben wir aber die Pflicht, die Aussichten der Bahn für die Zukunft scharf ins Auge zu fassen.

Dies zu ermöglichen, dienen folgende Ausführungen:

Die Gesammteinnahmen des Unternehmens haben seit dem Hinzutritt der Zweigbahn Wittenberge-Buchholz, d. i. seit dem 1. Januar 1875, die höchste Ziffer im Jahre 1877*) mit 17 554 123 *M.* erreicht. In dem gleichen Zeitraum betrug die niedrigste Einnahmeziffer 16 586 184 *M.* Die Differenz zwischen der höchsten und niedrigsten Ziffer beläuft sich mithin auf 967 939 *M.*

Um ein richtiges Bild von der Entwickelung des Verkehrs auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn zu gewinnen, ist es erforderlich, die Erträgnisse aus den verschiedenen Verkehrszweigen einer gesonderten Betrachtung zu unterziehen. Hier ergiebt sich, dass seit dem Jahre 1877 die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr, dem Viehverkehr und dem Eilgutverkehr sich in mässig steigender Richtung bewegten, wohingegen die Einnahmen aus dem Frachtgutverkehr fortgesetzt beträchtliche Rückschritte gemacht haben. Es betrugen die Einnahmen:

	im Jahre 1877	im Jahre 1882
aus dem Personenverkehr	3 822 916 *M.*	4 338 079 *M.*
„ „ Gepäckverkehr	112 749 „	115 426 „
„ „ Viehverkehr	552 854 „	590 623 „
„ „ Eilgutverkehr	590 858 „	656 302 „
dagegen		
aus dem Frachtgutverkehr	11 466 134 „	8 995 310 „

Die Einnahmen aus dem Frachtgutverkehr sind mithin um rund $2^1/_2$ Millionen Mark zurückgegangen. Die Ausfälle treffen fast ausschliesslich die Verkehre mit fremden Bahnen; der Localverkehr war nur unwesentlichen Schwankungen unterworfen, hauptsächlich hervorgerufen durch die Annahme der Staatsbahntaxen in den wichtigeren Relationen.

Ueber die Ursache dieser Erscheinungen besteht kein Zweifel. Die beiden Concurrenten der Berlin-Hamburger Eisenbahn: die Schifffahrt und die Preussischen Staatsbahnen — haben sich als ungefährlich erwiesen, wo es in erster Linie auf die Promptheit der Beförderung ankommt, d. i im Personen- (und Gepäck-) Verkehr, im Viehverkehr und im Eilgutverkehr. Dagegen hat sich der gewöhnliche Frachtgutverkehr der Einwirkung jener Concurrenz nicht entziehen können; nur dem Localverkehr vermochten auch auf diesem Gebiete weder die Schifffahrt noch die Preussischen Staatsbahnen wesentlichen Abbruch zu thun.

*) Nach den Jahresberichten der Direction weist das Jahr 1880 eine noch höhere Einnahme auf, nämlich 17 591 768 *M.*, jedoch nur in Folge veränderter Buchungsgrundsätze. Nach dem in den Vorjahren beobachteten Buchungsverfahren würden sich die Einnahmen um 318 798 *M.* niedriger gestellt haben.

Das Risico des Unternehmens liegt daher in den Einnahmen aus dem Frachtgutverkehr mit fremden Bahnen. Dieselben figuriren unter den Gesammteinnahmen des Jahres 1882 per 16 753 187 *M.* 14 ₰ mit einer Ziffer von 6 627 092 *M.* 32 ₰. Für das Jahr 1883 liegt ein vollständiger Abschluss noch nicht vor.

Die Periode der Mindereinnahmen im Frachtgutverkehr datirt, wie die mitgetheilten Ziffern ergeben, vom Jahre 1878. Da sich die Concurrenz der Preussischen Staatsbahnen erst in den letzten Jahren fühlbar gemacht hat, so ist die Erklärung für die Ausfälle im Beginne dieser Periode an anderer Stelle zu suchen. Das Jahr 1878 bezeichnete einen Wendepunkt in der Eisenbahntarifpolitik für die Preussischen bezw. Deutschen Eisenbahnen überhaupt. Während bis dahin den Eisenbahnverwaltungen fast ohne Einschränkung gestattet war, in die Tarife mit dem Auslande ermässigte Frachtantheile einzurechnen, entschied in Folge Bundesrathsbeschlusses vom 6. August 1877 der Preussische Herr Handelsminister durch Erlass vom 21. Februar 1878 dahin, dass alle Tarife seiner vorgängigen Genehmigung zu unterbreiten seien, nach welchen im directen Verkehr mit dem Auslande oder im Durchgangsverkehr günstigere Frachtsätze oder Frachtbedingungen bewilligt werden sollten, als für die gleichartigen Artikel auf den betreffenden Bahnstrecken im Verkehr von oder nach der Grenzstation.

Nach einem weiteren Erlasse vom 23. April ejd. sollte die Genehmigung solcher Tarife nur dann in Aussicht genommen werden, wenn entweder eine Benachtheiligung inländischer wirthschaftlicher Interessen nicht zu besorgen wäre, oder doch überwiegende Interessen anderer Zweige der inländischen Volkswirthschaft für die beantragte Ermässigung der Tarife sprächen. In letzterer Beziehung sollten auch die eigenen Interessen der Deutschen Eisenbahnen in Frage kommen können.

Scheinbar wurde der Verkehr der Berlin-Hamburger Bahn durch diese Grundsätze nicht berührt. Denn für den Import ausländischer Erzeugnisse nach Deutschland werden diesseits im Allgemeinen keine Ermässigungen gewährt, oder sofern dies dennoch geschieht, handelt es sich um Artikel, bei welchen eine Concurrenz heimischer Production oder Industrie schlechthin ausgeschlossen ist.

Unsere Betheiligung an ermässigten Auslandstarifen beschränkt sich daher auf den Transitverkehr durch Deutschland, und es durfte angenommen werden, dass bei diesem Verkehr eine Benachtheiligung inländischer wirthschaftlicher Interessen nicht zu besorgen, mithin die im Erlass des Herrn Ministers bezeichnete Voraussetzung für die Genehmigung solcher Tarife erfüllt sei. Gleichwohl sind die oben gedachten Grundsätze in ihrer Handhabung für die Berlin-Hamburger Bahn in hohem Grade nachtheilig geworden.

Die Berlin-Hamburger Bahn war nach ihrer geographischen Lage von jeher in erster Reihe berufen, den hochwichtigen Transitverkehr zwischen England und Oesterreich-Ungarn zu vermitteln. Gegenüber der Concurrenz anderer Transportwege sowie der Concurrenz der verschiedenen Productionsgebiete auf dem Englischen Markte liess sich dieser Verkehr nur zu ermässigten Frachtsätzen bedienen, welche sich den wechselnden Conjuncturen rechtzeitig anpassen mussten. Die hierzu nothwendige Freiheit der Bewegung haben wir seit dem Jahre 1878 eingebüsst. Die Aufsichtsbehörde stellte auch für den Verkehr zwischen Hamburg und Oesterreich-Ungarn als Regel hin, dass die Frachtsätze auf normaler Grundlage, d. h. ohne Ermässigung der Deutschen Streckenantheile, berechnet werden müssten, und so weit Ausnahmen beantragt wurden, verlangte sie auch für den Durchgangsverkehr den Nachweis, dass inländische Interessen nicht verletzt würden. Zu den Schwierigkeiten dieses Nachweises, welcher im strengen Sinne überhaupt nicht erbracht werden kann, gesellten sich umfangreiche statistische Erhebungen über die Frage, ob und in welchem Umfange sich von den beantragten Tarifermässigungen ein Erfolg versprechen lasse.

Es ist bekannt, wie die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnverwaltungen, als sie bei den Deutschen Bahnen nicht mehr das frühere Entgegenkommen fanden, andere Absatzwege aufgesucht, insbesondere mit Hülfe der Elbschifffahrt den Transitverkehr nach England aufrecht erhalten haben. In den Jahresberichten der Direction ist wiederholt und ausführlich auseindergesetzt, welche überraschende Resultate in Folge dieser Vorgänge die Concurrenz der Elbschifffahrt aufzuweisen hatte, während unsere Einnahmen aus den Oesterreichisch-Ungarischen Verkehren von Jahr zu Jahr beträchtlich zurückgingen. Auch gegenwärtig können wir nur constatiren, dass es bis in die neueste Zeit nicht hat gelingen wollen, eine Verständigung über Massregeln, welche zu einer wirksamen Bekämpfung der Concurrenz des Wasserweges geeignet wären, zwischen den Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen herbeizuführen.

Unsere Frachteneinnahmen aus den Verkehren mit Oesterreich-Ungarn betrugen im Jahre 1878 noch 1 792 583 *M.*, im Jahre 1882 dagegen 856 208 *M.*; dieselben sind also in dem angegebenen Zeitraum um mehr als 50 pCt. zurückgegangen, in neuerer Zeit zugleich in Folge der Concurrenz der Preussischen Staatsbahnen.

In den drei ersten Quartalen des Vorjahres hat sich für die gedachten Verkehre eine weitere Mindereinnahme von 263 693 *M.* ergeben.

Ueber unsere Verkehrsbeziehungen zu den Preussischen Staatsbahnen konnte die Direction in ihrem letzten Jahresbericht nur allgemeine Andeutungen bringen. Aus Anlass der Concurrenzmassregeln der Staatsbahnen waren Verhandlungen eingeleitet, welche jedoch zu einer Einigung mit den Königlichen Directionen nicht geführt hatten. Die von uns angerufene Entscheidung des Preussischen Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten war noch nicht erfolgt, letztere ist auch inzwischen nicht ergangen, wahrscheinlich mit Rücksicht auf die bald nach Abgang des Berichts der Direction eröffneten Verhandlungen wegen Abtretung der Berlin-Hamburger Eisenbahn an den Preussischen Staat. Wir sind daher auch jetzt nicht in der Lage, über die letzten Entschliessungen an entscheidender Stelle zu berichten, sondern können nur die Verhältnisse schildern, wie sie sich inzwischen thatsächlich gestaltet haben; auch von dieser Grundlage aus wird es möglich sein, auf den weiteren Verlauf der Dinge Schlüsse zu ziehen, zumal der Herr Minister die von den Königlichen Directionen erhobenen Ansprüche im Princip schon früher für zulässig erachtet hat.

Die Preussischen Staatsbahnen sind seit Februar v. J. dazu übergegangen, denjenigen Verkehr aus Sachsen nach unserer Station Hamburg, welcher ihnen von den Sächsischen Staatsbahnen in Röderau zugeführt wird, nicht mehr über Berlin, sondern ausschliesslich über die dem fiscalischen Interesse mehr entsprechende Route Röderau-Wittenberg-Zerbst-Magdeburg-Wittenberge zu leiten; nur für Eilgut und Viehtransporte ist die Berliner Route zugelassen.

Die Entfernung von Dresden bis zu dem Knotenpunkte Wittenberge ist über Berlin und über Zerbst-Magdeburg gleich; nach der Berechnung der Preussischen Staatsbahnen würde die die Zerbster Route um etwa eine Meile kürzer sein — jedenfalls eine Differenz, welche gegenüber der Gesammtentfernung Dresden-Hamburg von 485 km nicht in Betracht kommt. Ungeachtet der gleichen Länge steht aber die Zerbster Route der Berliner Route an Leistungsfähigkeit erheblich nach. Während die Route Dresden-Röderau-Berlin-Hamburg durchweg zweigleisig ist, verfügt die Zerbster Route von Falkenberg bis Wittenberg und von Stendal bis Wittenberge nur über eingleisige Strecken, und während sich auf der Berliner Route nur bei dem Uebergange in Berlin Rangirarbeiten nothwendig machen, kommen für die Zerbster Route als Uebergangspunkte Falkenberg, Wittenberg, Zerbst, Magdeburg, Stendal, Wittenberge in Betracht.

Vor Allem aber ist zu erwägen, dass für den Verkehr zwischen so bedeutenden Verkehrsmittelpunkten wie Dresden, Berlin und Hamburg sowohl von Dresden nach Berlin, als auch von Berlin nach Hamburg naturgemäss zahlreiche und günstige Zugverbindungen zu Gebote stehen, und dass sich folgeweise auch für den directen Verkehr von Dresden nach Hamburg via Berlin eine glatte Beförderung ohne Weiteres ergiebt. Dagegen müssten auf der Route Röderau-Zerbst-Magdeburg-Wittenberge günstige Zugverbindungen nach Hamburg erst geschaffen werden, und lassen sich so vorzügliche Fahrgelegenheiten, wie sie sich für die Berliner Route von selbst ergeben, ohne unverhältnissmässig hohen Kostenaufwand überhaupt nicht erzielen.

Wir sahen uns daher veranlasst, die Einbeziehung der Röderau-Zerbst-Magdeburger Route von der doppelten Bedingung abhängig zu machen, dass Routenvorschriften via Berlin unbeschränkt zugelassen würden, und dass auf der Zerbster Route sowohl in Bezug auf die Anzahl, als auch in Bezug auf die Fahrtdauer der Güterzüge mindestens ebenso günstige Verbindungen geschaffen würden, wie sie bisher via Berlin bestanden. Die Preussischen Staatsbahnen haben aber eine bestimmte Zusage in dieser Richtung abgelehnt und sich auf die allgemein gehaltene Erklärung beschränkt, dass für angemessene Zugverbindungen auf der Zerbster Route selbstverständlich genügend gesorgt werden würde.

Die inzwischen gemachten Erfahrungen haben den Beweis geliefert, dass die Leitung der Transporte über die Röderau-Zerbster Route dem Verkehrsinteresse nicht entspricht. Schon in einer Ende April v. J. an den Herrn Minister gerichteten Eingabe konnte die Direction darauf hinweisen, wie sehr eine Vergleichung der via Berlin und via Zerbst thatsächlich sich ergebenden Transportdauer zu Ungunsten der letzteren Route ausfalle. Es waren die Sendungen via Röderau-Berlin im Monat December 1882 mit den Sendungen via Röderau-Zerbst in der Zeit vom 15. Februar bis 15. März 1883 verglichen, wobei sich ergab, dass die Beförderung gedauert hatte

via Röderau-Berlin	via Zerbst-Magdeburg
92 Mal 1 Tag	40 Mal 1 Tag
157 „ 2 Tage	55 „ 2 Tage
9 „ 3 „	65 „ 3 „
	50 „ 4 „
	6 „ 5 „

Diese Mittheilung hatte allerdings zur Folge, dass die Königliche Eisenbahndirection in Magdeburg zu einer näheren Prüfung der Angelegenheit veranlasst wurde. Eine wesentliche Besserung ist aber auch seitdem nicht eingetreten, wie durch wiederholte Ermittelungen im October v. J. und im Januar cr. festgestellt ist. Werden die in die Dauer des Transports fallenden Sonn- und Festtage ausser Betracht gelassen, so betrugen in Procenten der Gesammtzahl der Sendungen des betreffenden Monats:

die Transporte, bei welchen die Beförderung von Röderau bis Hamburg nur einen Tag beanspruchte,

via Röderau-Berlin (December 1882) . 64 pCt.
„ Röderau-Zerbst im Februar 1883 . 30,5 „
„ „ „ „ October 1883 . 31,8 „
„ „ „ „ Januar 1884 . 45 „

und die Transporte bei welchen die Beförderung von Röderau bis Hamburg mehr als 2 Tage beanspruchte,

via Röderau-Berlin (December 1882) 1,16 pCt.
„ Röderau-Zerbst im Februar 1883 38,8 „
„ „ „ „ October 1883 28,3 „
„ „ „ „ Januar 1884 . 30,9 „

Die Verzögerung der über Zerbst geleiteten Transporte liegt lediglich auf der Strecke von Röderau bis Wittenberge, da die diesseitige Verwaltung von Wittenberge nach Hamburg über ebenso zahlreiche und günstige Zugverbindungen verfügt, wie von Berlin nach Hamburg und selbstverständlich schon im Concurrenzinteresse bemüht ist, die Beförderung ab Wittenberge in möglichst kurzer Frist zu bewerkstelligen.

Die Ueberlegenheit der Berliner Route ist übrigens von den Preussischen Staatsbahnen selbst dadurch anerkannt, dass sie es für nöthig gehalten haben, für den Eilgut- und Viehverkehr die Benutzung der Berliner Route auch ferner zuzulassen, weil für diesen Verkehr, welcher auf eine glatte Beförderung ganz besonders angewiesen ist, die Berliner Route nicht entbehrt werden kann.

Der Nachtheil, welcher uns daraus erwachsen ist, dass wir diese Transporte nicht mehr, wie bisher, über unsere ganze Strecke Berlin-Hamburg, sondern nur auf der Theilstrecke Wittenberge-Hamburg zu fahren hatten, ist beträchtlich. Die Mindereinnahmen, welche sich bei diesem Verkehr in den drei ersten Quartalen des vergangenen Jahres auf 277 826 *M.* bezifferten, sind vorwiegend auf diese Verkehrsablenkung zurückzuführen.

Der Vorgang ist in doppelter Richtung von Bedeutung.

Wenn sich das Publikum im Verkehr nach Hamburg mit Vorliebe unserer Route bedient, so hat dies zum Theil seinen Grund darin, dass den Empfängern in Hamburg die Abnahme vom diesseitigen Bahnhof mehr convenirt, als die Abnahme vom Staatsbahnhof, und dass die hinsichtlich der Eincassirung der Frachten in Hamburg bei diesseitiger Verwaltung bestehenden altbewährten Einrichtungen vielen Interessenten von Werth sind. Vornehmlich aber giebt doch für die Wahl der diesseitigen Route die Erwägung den Ausschlag, dass die Berlin-Hamburger Bahn in Bezug auf die Schnelligkeit der Beförderung bisher stets in der Lage war, die Leistungen der Concurrenzroute zu überflügeln, jedenfalls nicht hinter derselben zurückzubleiben. Eine so prompte Beförderung wird uns unmöglich gemacht und dem Publikum die Benutzung unserer Bahn verleidet, wenn uns die Transporte, anstatt uns in Berlin übergeben zu werden, auf wenig leistungsfähigen Seitenrouten in Wittenberge zugeführt werden. Zu dem effectiven Schaden, welcher in dem Verlust der Frachteneinnahmen für die Strecke Berlin-Wittenberge besteht, tritt daher der vielleicht noch schwerer wiegende Nachtheil, dass sich die Geschäftswelt von der Benutzung der Berlin-Hamburger Bahn überhaupt entwöhnt.

Sodann ist dieser Fall dazu angethan, ernstliche Besorgnisse in Bezug auf weitere Verkehrsablenkungen wachzurufen. Haben wir uns hier, wo die Verhältnisse so offenkundig zu Gunsten unserer Route liegen, und wo das Verkehrsinteresse so unzweideutig gegen die Einbeziehung der Zerbster Route zu sprechen scheint, dennoch die Ablenkung des Verkehrs über die letztgenannte Linie nun schon länger als Jahresfrist gefallen lassen müssen, so erscheinen auch auf anderen Gebieten ähnliche Vorkommnisse nicht ausgeschlossen. Die nächste, von den Preussischen Staatsbahnen bereits in bestimmte Aussicht gestellte Consequenz würde sein, dass uns auch der gesammte in Bodenbach und Tetschen einbrechende Oesterreichisch-Ungarische Verkehr künftig nur noch via Röderau Zerbst-Wittenberge zugeführt werden würde. Die Frachtausfälle, welche sich aus dieser und ähnlichen Massregeln ergeben müssten, würden die Rentabilität des Unternehmens empfindlich beeinflussen.

Zu einem erheblichen Theil sind die Mindereinnahmen des letzten Jahres durch den ferneren Umstand hervorgerufen, dass wir von den Preussischen Staatsbahnen in allen Verbandverkehren in der Richtung nach Hamburg auf diejenigen Transporte beschränkt worden sind, bei welchen die Ablieferung des Gutes auf dem diesseitigen Bahnhof in Hamburg seitens des Versenders auf dem Frachtbriefe ausdrücklich vorgeschrieben ist, während wir früher hälftig auch an den Transporten ohne specielle Bahnhofsbezeichnung partizipirten. Den Preussischen Staatsbahnen ist es selbstredend unbenommen, den von ihren

eigenen Stationen originirenden Verkehr bei mangelnder Bahnhofsvorschrift ausschliesslich der Staatsbahnstation zuzuführen. Dieselben nehmen aber dieses Verfügungsrecht nicht nur im Versand von ihren eigenen Stationen, sondern auch in denjenigen Verkehren, an welchen sie nur als Transitbahnen betheiligt sind, für sich allein in Anspruch. Sie stützen sich dabei auf die Rechtsauffassung, dass der Versandbahn eine Disposition über ihr eigenes Bahngebiet hinaus nicht zustehe, und dass die Zulassung directer Tarife über Preussische Staatsbahnlinien von der Erfüllung derjenigen Bedingungen abhängig sei, welche die Staatsbahnverwaltung hinsichtlich der Leitung der Transporte aufzustellen für gut befinde.

Dagegen sind wir der Ansicht, dass die Bewilligung directer Tarife nicht in das Belieben der einzelnen Verwaltungen gestellt ist, sondern im öffentlichen Interesse gefordert werden kann, und dass, soweit directe Tarife über gewisse Routen nicht verweigert werden dürfen, den Versandbahnen das Recht nicht verschränkt werden kann, über die Leitung der Transporte ohne Bahnhofsvorschrift Bestimmung zu treffen, wobei wir selbstverständlich nichts Anderes verlangen, als dass den concurrirenden Verwaltungen gegenüber volle Parität geübt werde.

Es liegt auf der Hand, dass die Versandbahnen diese Parität nicht mehr beobachten können, vielmehr sich dem Verlangen der Preussischen Staatsbahnen wohl oder übel fügen müssen, wenn es den letzteren in der That gestattet ist, die von den Versandbahnen in legaler Form ausgefertigte Routenvorschreibung in den Begleitpapieren einseitig abzuändern, wie es in einer Reihe von Fällen geschehen ist, oder aber denjenigen Bahnen, welche die Parität aufrecht erhalten wollen, die directen Tarife über Preussische Staatsbahnlinien zu verweigern, wie dies ebenfalls wiederholt in Aussicht gestellt ist.

Wir haben uns dem Anspruche der Preussischen Staatsbahnen zur Abwendung grösserer Nachtheile einstweilen fügen müssen. Sind wir aber hiernach im Verkehr von fremden Bahnen überhaupt nur noch auf diejenigen Transporte beschränkt, bei welchen der diesseitige Bahnhof in Hamburg als Empfangsbahnhof im Frachtbriefe speciell vorgeschrieben ist, so erscheint es doppelt bedenklich, wenn die Preussischen Staatsbahnen, wie oben dargelegt, uns die Sendungen nicht mehr in Berlin übergeben, sondern unter Verzögerung des Transportes erst auf einer anderen Anschlussstation zuführen, da alsdann die Interessenten kaum noch in der Lage sein dürften, an der Vorschreibung des diesseitigen Bahnhofes festzuhalten.

Eine weitere Schädigung, welche bis jetzt nur in ganz vereinzelten Fällen zur Thatsache geworden, uns aber generell in Aussicht gestellt ist, betrifft unsere Betheiligung an den Ausnahmetarifen. Wie bekannt, wird eine grosse Anzahl besonders wichtiger Massenartikel in in- und ausländischen Verkehren nicht zu den Sätzen derjenigen regulären Tarifclasse, welcher die Artikel angehören, sondern zu erheblich ermässigten Ausnahmesätzen befördert. Die Preussischen Staatsbahnen nehmen in diesen Fällen für sich das Recht in Anspruch, bei Transporten von und nach diesseitigen Concurrenzstationen für ihre Strecken nicht diejenigen Einheitssätze, welche sie im Verkehr mit den betreffenden Staatsbahnstationen beziehen, sondern erheblich höhere Antheile zu verlangen, und zwar in der Weise, dass dann, wenn die Uebergangsstation, auf welcher uns der Transport zugeführt wird (Berlin oder Wittenberge), in den betreffenden Ausnahmetarif nicht aufgenommen ist, die Antheile aus derjenigen regulären Tarifclasse zur Einstellung gelangen, welcher der fragliche Transportartikel in Ermangelung eines Ausnahmetarifs angehört.

Wie sehr dieser Anspruch dem öffentlichen Verkehrsinteresse widerstreitet, erhellt daraus, dass die neueren Concessionsurkunden Preussischer Privatbahnen Cautelen enthalten, welche dazu bestimmt sind, so unerfüllbaren Anforderungen einen Damm entgegenzusetzen. Nach diesen Vorschriften sind die betreffenden Privatbahnen verpflichtet, diejenigen ermässigten Einheitssätze pro Centner und Meile, welche sie auf ihren Strecken für einen durchgehenden Verkehr bewilligen, auch für einen anderen neu zu errichtenden durchgehenden Verkehr zuzugestehen. Mit der Tendenz dieser im öffentlichen Interesse gegebenen Vorschrift steht das Vorgehen der Preussischen Staatsbahnen uns gegenüber im Widerspruch, und die practische Folge dieser Massregel würde sein, dass wir mit unserer Station Hamburg von wichtigen und umfangreichen Verkehren, z. B. von dem Galizisch-Rumänischen Getreideverkehr, dem Oberschlesischen Blei- und Zinkverkehr, dem Verkehr von Traubenzucker, Stärkemehl etc. von östlichen Stationen u. s. w. gänzlich ausgeschlossen würden, weil nach Vorwegnahme der Antheile der Preussischen Staatsbahnen für uns ein Frachtantheil überhaupt nicht mehr verbleiben würde, oder ein so niedriger Frachtantheil, dass die Selbstkosten des Betriebs nicht mehr gedeckt würden.

Eine generelle Durchführung dieser Massregel hat, wie bemerkt, bis jetzt nicht stattgefunden. Die Königlichen Directionen haben aber wiederholt hervorgehoben, dass der gegenwärtige Zustand nur als ein provisorischer anzusehen sei, und dass sie sich vorbehalten müssten, in der angegebenen Richtung demnächst vorzugehen. Um dem Einwande zu begegnen, dass wir alsdann von der Theilnahme an wichtigen Verkehren ganz ausgeschlossen sein würden, ist in Aussicht genommen, uns nach Bewandniss der Umstände für die diesseitigen Strecken Frachtantheile zu den Sätzen des Specialtarifs III, d. i. der niedrigsten Tarifclasse, zu belassen.

Da im internationalen Verkehr diejenigen Transporte, welche auf Grund von Ausnahmetarifen befördert werden, überwiegen, so würde die Verwirklichung der Absicht der Preussischen Staatsbahnen von einschneidender finanzieller Bedeutung sein.

Unsere Betheiligung an Ausnahmetarifen erscheint auch nach einer anderen Richtung gefährdet. Bei Einführung einer einheitlichen Güterclassification auf sämmtlichen Deutschen Bahnen im Jahre 1877 ergab sich die Nothwendigkeit, behufs Wahrung der mühsam errungenen Einheit der Classification die Einführung von Ausnahmetarifen von der Genehmigung der Aufsichtsbehörde abhängig zu machen. Dieser Beschränkung unterwarfen sich damals im Interesse der Gesammtheit auch solche Verwaltungen, welche — wie die unsrige — statutenmässig einer solchen Genehmigung nicht bedürfen. Es wurden aber Cautelen verlangt, dass nicht etwa in Concurrenzverkehren der einen Route die Genehmigung zur Einführung eines Ausnahmetarifs ertheilt werde, bevor die Verwaltung der concurrirenden Route in der Lage gewesen, auch ihrerseits entsprechende Anträge zu stellen. Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten verfügte daher, dass jede Verwaltung von derartigen Anträgen den concurrirenden Verwaltungen umgehende Mittheilung zu machen habe, um denselben Gelegenheit zu geben, sich gleichfalls zu äussern; auch sollte die Entscheidung auf solche Anträge in der Regel erst nach Ablauf einer 14tägigen Frist erfolgen. Neuerdings gelangen Ausnahmetarife auf den Linien der Preussischen Staatsbahnen zur Einführung, ohne dass die concurrenzirten Privatbahnen darüber gehört und in die Lage versetzt werden, die Genehmigung zur gleichzeitigen Einführung derselben Tarife auf ihren Linien zu erwirken. Gegen Ende des Monats August pr. ersahen wir aus den öffentlichen Blättern, dass im Verkehr von Preussischen Staatsbahnstationen, namentlich auch von Berlin, nach Hamburg für Spiritus und Sprit zum Export vom 1. September pr. ab im Wege eines Ausnahmetarifs erhebliche Ermässigungen gewährt werden sollten. Es sollte nämlich bei nachgewiesenem überseeischen Export anstatt der regulären Classe B der Specialtarif I Anwendung finden und die hiernach sich ergebende Frachtdifferenz im Reclamationswege erstattet werden. Es handelte sich hier um einen ebenso werthvollen als umfangreichen Verkehr, welcher sich von jeher vorwiegend über unsere Linie bewegt hat, und welchen wir verlieren mussten, wenn die Beförderung bei uns sich theurer stellte, als auf der Concurrenzroute. Wir beeilten uns daher, bei dem Königlichen Eisenbahncommissariat die Uebertragung der gleichen Ausnahmesätze auf den Verkehr über unsere Bahn nachzusuchen. Unter dem 6. September pr. benachrichtigte uns die genannte Behörde, dass der Herr Minister die Einführung des gedachten Tarifs für den Verkehr von unsrer Station Berlin, also für unsern Localverkehr genehmigt habe; hinsichtlich unsrer Anträge auf Einführung des Exporttarifs im directen Verkehr mit den Preussischen Staatsbahnen müsse uns jedoch überlassen bleiben, zunächst das Einverständniss der betheiligten Königlichen Eisenbahndirectionen herbeizuführen. Wir genügten dieser Form, wobei wir alle Ansprüche, welche in Bezug auf die Frachtvertheilung gegen uns erhoben wurden, zur Vermeidung von Weiterungen ungesäumt zugestanden. Während wir hiernach die Genehmigung der Aufsichtsbehörde bestimmt erwarten zu können glaubten, wurden wir durch Verfügung des Königlichen Eisenbahncommissariats vom 3. December pr. veranlasst, behufs Feststellung des Verkehrsbedürfnisses zunächst eine Statistik über die in den letzten Jahren bei uns beförderten Spiritustransporte einzureichen. Nachdem wir auch dieser Anforderung bereits unter dem 8. December pr. genügt, traf erst unter dem 24. Januar cr. die erbetene Genehmigung ein. Dass uns dieselbe auf die Dauer nicht versagt bleiben würde, war uns angesichts der dabei in Frage kommenden wichtigen Verkehrsinteressen niemals zweifelhaft gewesen. Wir hatten daher den Hamburger Interessenten auf Befragen mitgetheilt, dass die Genehmigung der Aufsichtsbehörde zur Anwendung der Exporttarife zwar noch nicht vorliege, aber zu erwarten stehe, dass mithin auf Zahlung der von den Preussischen Staatsbahnen gewährten Bonificationen auch bei uns gerechnet werden könne. Dem entsprechend haben wir auch die eingegangenen Reclamationen berücksichtigt. Die Aufsichtsbehörde hat aber dieses Verfahren der Direction nachträglich als unzulässig bezeichnet, und werden wir daher in Zukunft nicht in der Lage sein, Tarifmassregeln, welche noch nicht officiell genehmigt sind, einstweilen im Instructionswege zur Anwendung zu bringen; hätten wir schon im vorliegenden Falle in diesem Sinne verfahren, so wären uns natürlich sämmtliche Spiritusexportsendungen von Stationen der Preussischen Staatsbahnen in der Zeit vom 1. September pr. bis Ende Januar cr. verloren gegangen.

Es ist zu beachten, dass es sich in diesem Falle um einen ganz besonders wichtigen Verkehr handelte, welcher sich zu allen Zeiten vorwiegend über die Berlin-Hamburger Bahn bewegt hat. Diese Verhältnisse mussten den Preussischen Staatsbahnen genau bekannt sein, da Transporte in Frage stehen, welche bei den eigenen Stationen der Staatsbahnen aufgegeben wurden. Es ist ferner zu erwähnen, dass diese Angelegenheit mit irgend welchen sachlichen Schwierigkeiten oder Differenzen nicht verknüpft war. Wenn dessen ungeachtet die Aufsichtsbehörde hier nicht in der Lage gewesen ist, unsern schliesslich doch als legitim anerkannten Anspruch auf Einführung des fraglichen Tarifs eher als nach Ablauf von nahezu fünf Monaten zu genehmigen, und wenn es uns untersagt ist, die aus solcher Verzögerung nothwendiger Weise entspringenden finanziellen Nachtheile durch interimistische Anordnungen abzuwenden, so wird es einleuchten, dass wir uns in einem Zustande der Rechtsunsicherheit befinden, welcher eine auch nur annähernde Schätzung der in Zukunft dem Unternehmen drohenden Nachtheile kaum noch zulässt.

Nach unserer Ueberzeugung sind die Concurrenzmassregeln der Preussischen Staatsbahnen anfechtbar vom Standpunkt des öffentlichen Verkehrsinteresses wie des öffentlichen Rechts. Es war daher bereits im Mai vorigen Jahres beabsichtigt, falls eine nochmalige Vorstellung bei dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten keine Abhülfe schaffen würde, den Weg der Petition an das Abgeordnetenhaus zu beschreiten. Von der Ausführung der letzteren Absicht musste mit Rücksicht auf die inzwischen seitens der Königlich Preussischen Staatsregierung eingeleiteten Ankaufsverhandlungen einstweilen abgesehen werden. Welchen Erfolg die Petition gehabt haben würde, steht dahin. So viel ist gewiss, dass sich die Mindereinnahmen des vergangenen Jahres ins Vielfache steigern müssen, wenn es den Preussischen Staatsbahnen erlaubt ist und dieselben dazu übergehen, von denjenigen Befugnissen, welche sie sich gegenwärtig beilegen, unumschränkten Gebrauch zu machen. Erwähnt sei schliesslich nur noch, dass dem Uebergang der Schlesischen Privatbahnen und der Altona-Kieler Bahn in Staatsbesitz nach unserer Ansicht eine wesentliche Bedeutung für unsere Verkehrsverhältnisse nicht beizulegen ist; namentlich ist unsere Betheiligung am Schleswig-Holsteinischen Verkehr schon jetzt so geschmälert, dass die etwa möglichen weiteren Einbussen auf diesem Gebiet kaum noch ins Gewicht fallen können.

In gewissenhafter Erwägung aller vorgetragenen Verhältnisse können wir uns leider der Hoffnung nicht hingeben, dass in Zukunft oder doch in absehbarer Frist der Berlin-Hamburger Bahn diejenige Betheiligung am Verkehr wiederum zugestanden wird, welche derselben nach unserer Auffassung zukommt und welche allein die volle Ausnutzung der grossen Vorzüge unserer Bahn zu Gunsten der Gesellschaft sichern würde. Ist diese Befürchtung aber begründet, so ist mit grösster Wahrscheinlichkeit vorauszusehen, dass ähnlich hohe Dividenden, wie sie in den letzten Jahren vertheilt werden konnten, und selbst Dividenden in Höhe der von der Staatsregierung dauernd angebotenen festen Rente jedenfalls nicht mehr mit Sicherheit erwartet werden können. Unter diesen Umständen halten wir uns einstimmig für verpflichtet, den Actionären die Annahme der Verstaatlichungsofferte zu empfehlen.

Der Generalversammlung der Actionäre schlagen wir daher vor, folgenden Beschluss zu fassen:

„Der von der Königlich Preussischen Staatsregierung vorgelegte Vertrag, betreffend den Uebergang des Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmens auf den Preussischen Staat wird genehmigt und die Direction zur Unterzeichnung des Vertrages ermächtigt."

Berlin, den 11. März 1884.

Der Ausschuss — Die Direction
der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft.
Carl Petersen, Dr. — Simon.

Schnell-Frachtgut.

Geehrter Herr Redacteur! Gestatten Sie einem unpartheiischen Freunde der Entwicklung des Deutschen Eisenbahnwesens über den (J. F. unterzeichneten) vortrefflichen Vorschlag in Ihrer No. 3, welcher einem practischen Bedürfnisse entsprungen ist, und die (G. F. unterzeichnete) abträgliche Kritik (in Ihrer No. 17) ein Wort zu sagen. Den Gesammteindruck beider, gewiss gleich gut gemeinter, aber nach ihrer Brauchbarkeit sehr verschiedenen Ausführungen fasse ich in die Deutung des J. F. mit „Ist Fuhrmann", des G. F. mit „Gilt Fuhrmann" zusammen. Beide Verfasser kennen das Verkehrswesen. J. F. sieht aber den Bedürfnissen auf den Grund und hat Verständniss für die latenten kaufmännischen Nothwendigkeiten. G. F. bescheidet sich mit der Beurtheilung des amtlichen Eindruckes. J. F. weiss, dass Verkehrsgelegenheit Verkehr schafft, G. F. thut so, als ob er dies nicht wisse. Trotz dieser auffälligen Richtungsverschiedenheit giebt G. F. dem J. F. in der Sache überall recht, beweist also das Gegentheil von dem Beabsichtigten. Denn so lange Eilguttaxen neben Frachttarifen vernünftig sind, müssen auch Zwischentaxen, bei entsprechender Gegenleistung, der Wahrheit näher kommen als die Annahme, mit Eil- und Frachtguttarifen sei allein dem Bedürfnisse zu genügen. Und so lange für Fracht- und Eilgut verschiedene Lieferzeiten gesetzlich gelten, kann es nicht dem Geiste des Betriebsreglements widersprechen, gegen Bezahlung ein Gut zu bevorzugen. Zu den gegentheiligen Schlüssen würde man aber mit G. F. nothwendig gelangen müssen. G. F. giebt zu, dass die von J. F. vorgeschlagene Neuerung „einem geringen Theile der Transporte" zu gute käme und das sollte einem Verkehrsmanne doch genügen, für eine principiell freundliche Haltung zur Frage sich zu entscheiden! Die Fahrbureaus haben mit dem Vorschlage J. F. nur insofern zu thun, als sie eben über die vorschriftsmässige Behandlung aller Transporte zu wachen berufen sind und stünde einer solchen Ueberwachung auch der neuen Einrichtung nichts im Wege. G. F. giebt aber zu, dass das Uebergabegeschäft niemals unter die ausschliessliche Controle der Fahrbureaus gestellt werden kann, sondern zum Theil wenig verlässlichen Arbeitern überlassen werden muss. Es versteht sich also von selbst, dass die von J. F. vorgeschlagene Bezettelung gerade für solche Organe ein Anstoss zu grösserer Aufmerksamkeit sein würde. Die gegebenen technischen Anlagen sind für J. F. ein practischer Rechnungsfactor, für G. F. ein Hinderniss, dem Verkehre wie wünschenswerth unter die Arme zu greifen. Folgerichtig sollte G. F. die billige Remedur nicht bekämpfen. Somit müsste es sehr bedauert werden, wenn der wohlmeinende und tiefblickende Verkehrsmann J. F. nicht zu Worte käme.

Die von G. F. erhobenen Bedenken treffen nicht den Kern der Sache, streifen vielmehr nur die Oberfläche derselben. A.

Ortszeit und Universalzeit

vom Gesichtspunkt des Eisenbahnfahrplanwesens.

In dem Februarhefte der „Elektrotechnischen Zeitschrift" wird in einem Aufsatze über „Orts- und Universalzeit vom Gesichtspunkt der Telegraphie" vom Herrn Professor Dr. Förster dafür plaidirt, in den innern Dienst der Telegraphie und der Eisenbahnen die Universalzeit und das Universaldatum (nach dem Greenwicher Mittag) einzuführen im Verkehr mit dem Publikum, sowie in den öffentlichen Fahrplänen aber ausschliesslich die bürgerliche Ortszeit anzuwenden.

Wie schon neulich bemerkt wurde, kann dem Eisenbahnwesen nur daran liegen, sich von der doppelten Zeitrechnung zu befreien. Wir geben deshalb im Anschlusse an den, den Interessen des Eisenbahndienstes mehr zusagenden Artikel im „Archiv für Post und Telegraphie", Jahrgang 1883 Heft 23, „Weltmeridian und Weltzeit", Folgendes zu bedenken:

Astronomie und Nautik beobachten Nachts den Sternenhimmel. Für sie ist es wichtig, die Nacht als ungetheilte Einheit zu haben; deshalb datiren sie von Mittag zu Mittag — weniger aus wissenschaftlichen, als aus Bequemlichkeits- und Zweckmässigkeitsgründen.

Für Alle, die ihr Tagewerk vorzugsweise am Tage treiben, also für den weitaus grössten Theil der Menschheit, sprechen Zweckmässigkeits- und Bequemlichkeitsgründe dafür, den Tag ungetheilt zu lassen. Sie datiren deshalb von Mitternacht zu Mitternacht.

An diesem Grundunterschiede zwischen bürgerlicher und astronomischer Zeitrechnung wird nicht zu rütteln sein, sie werden auch nach Einführung einer allgemeinen Weltzeit beibehalten werden müssen.

Für das Eisenbahnwesen, und speciell für das Norddeutsche, besteht das Hauptinteresse an der Zeitfrage nicht darin, dass man im innern Dienst statt des bürgerlichen Mitternachtdatums das astronomische und nautische Mittagsdatum zu erhalten wünscht; das Norddeutsche Eisenbahnwesen leidet vielmehr schon lange daran, dass es zwischen innerem und äussern Dienst einen Unterschied zu machen und für beide besondere Fahrpläne zu bearbeiten hat und dass die Eisenbahnbeamten mit den von Station zu Station sich ändernden Zeitunterschieden beider Fahrpläne jederzeit rechnen müssen. Nicht nur Unbequemlichkeit, sondern auch Nachtheile und Gefahren macher Art schliesst dies doppelte Fahrplanwesen in sich, ganz abgesehen davon, dass der öffentliche Fahrplan, weil er von Station zu Station eine andere bürgerliche Uhr zu Grunde legt, nur von Solchen bequem benutzt werden kann, die sich dauernd an einem bestimmten Orte aufhalten, aber diejenigen irre führt, welche unter Zugrundelegung des öffentlichen Fahrplans reisen und dabei unterwegs auf ihre sonst richtig gehende Uhr sich verlassen.

Hätte man in Norddeutschland bei Eröffnung der ersten Eisenbahnen von vorn herein keine besonderen öffentlichen Fahrpläne eingeführt, sondern den Dienstfahrplan auch dem Publikum zur Benutzung übergeben, so würde letzteres sich gerade so gut

darin orientirt und sich eben so wohl dabei befunden haben, wie es in allen übrigen Europäischen Ländern der Fall ist.

Bei Regelung der Zeitfrage für das Norddeutsche Eisenbahnwesen gilt es also, jenen Fehler wieder gut zu machen und den zweifachen Fahrplan auf den einfachen Dienstfahrplan zurückzuführen. Man kann sich zu diesem Behufe wohl auf Concessionen an das Publikum einlassen, man kann die bisherige Berliner Zeit in den Dienstfahrplänen zu Gunsten der Stundenmeridianzeit oder jeder beliebigen andern einheitlichen Zeit aufgeben, man kann ferner in den Fahrplänen neben jedem Stationsnamen den Unterschied zwischen Fahrplanzeit und Ortszeit in Minuten (mit + oder —) angeben, um dadurch das Publikum jeder Station in den Stand zu setzen, den Fahrplan in ihrer Ortszeit abzulesen — man kann aber nicht die um Stunden von der jetzigen bürgerlichen Zeit abweichende wissenschaftliche Weltzeit (sei es nach Greenwich oder der Behringstrasse) in den innern Eisenbahndienst und somit in die Fahrpläne aufnehmen, wenn nicht gleichzeitig — und das ist wohl kaum denkbar*) — diese wissenschaftliche Weltzeit auch ins bürgerliche Leben eingeführt wird.

Darum ist der Nordamerikanische Vorschlag, jeden 15. Meridian als stundenbestimmenden Landes- bezw. Eisenbahnmeridian zu betrachten, so schätzenswerth für die Eisenbahnen nicht, weil dadurch, wie Herr Professor Dr. Förster will, ein Uebergangsstadium zur radicalen Einführung der Weltzeit in den innern Eisenbahn- und Telegraphendienst angebahnt, sondern weil in äusserst practischer Weise ein Compromiss zwischen den Bedürfnissen der Wissenschaft und denen des täglichen Lebens hergestellt und die astronomische und nautische Zeit mit der Eisenbahn- und Landeszeit derartig in Harmonie gebracht wird, dass die vermittelnde Stundenmeridianzeit sich zunächst eng an die allgemeine Weltzeit anschliesst, sodann im Ganzen und Grossen als bürgerliche Zeit verwendet, aber auch, wenn es nöthig erscheint, mit Leichtigkeit in Ortszeit umgewandelt werden kann.

Y.

*) Es kommt freilich darauf an, wie das Publikum gewöhnt wird. In der Asiatischen Türkei werden z. B. (wie aus dem Reichskursbuch S. 604 zu ersehen) die Fahrpläne nach Türkischen Uhren aufgestellt. Diese wird allabendlich, sobald die Sonne nach der Beobachtung des Thurmwächters hinter den Bergen verschwindet, auf 12.0 gestellt. Bei den Zeitangaben unterscheidet man vor Sonnenuntergang (Tags-Ruz) und nach Sonnenuntergang (Nachts-Scheb). Die Türkische Bezeichnung 1.50 (Tags) hat je nach der Jahreszeit verschiedene Bedeutung. Sie entspricht den Europäischen Zeitangaben 7.50 früh, wenn die Sonne um 6 Uhr, 5.50 früh, wenn die Sonne um 4 Uhr und 9.50 Vorm., wenn die Sonne um 8 Uhr untergeht. Diesem Wechsel entsprechend werden von Zeit zu Zeit die Fahrpläne neu geregelt.

Nach diesem Vorgange könnte allerdings auch dem Deutschen Publikum zugemuthet werden der Weltzeit entsprechend, unter L die Mittagsstunde, E 6 Uhr früh, R 6 Uhr Abends u. s. w. zu verstehen.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neu eröffneter Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Von der geschäftsführenden Direction des Vereins ist auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereinsstatuts allen Verwaltungen mitgetheilt worden, dass die im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirection zu Elberfeld gelegene, dem Königlichen Eisenbahnbetriebsamte Altena unterstellte, 10 km lange Strecke Creuzthal-Hilchenbach als Vereinsbahnstrecke zu betrachten sei.

Diese am 1. d. M. dem öffentlichen Verkehre übergebene, nach Massgabe der Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung betriebene Strecke enthält die Stationen Ferndorf (1,7 km ab Creuzthal), Dahlbruch (5,7 km) und Hilchenbach (10 km), ferner die nur dem Personenverkehr dienende Haltestelle Stift Keppel.

Aus Bayern.

Gesetzentwurf, betreffend Herstellung von Bahnen localer Bedeutung. Neuer Kilometerzeiger. Personalaufnahme.

München, den 16. März 1884.

⊙ Die Bayerische Abgeordnetenkammer hat in ihren Sitzungen vom 3., 4., 5., 6., 11. und 12. d. Mts. den Gesetzentwurf, betreffend die Herstellung von Bahnen localer Bedeutung, der Berathung unterstellt und ausser den daselbst aufgeführten 11 Linien noch folgende weitere 2 Linien genehmigt: für eine Localbahn von Pocking nach Passau auf den Betrag von 3 000 000 *M.* und für eine Localbahn von Zwiesel nach Grafenau auf den Betrag von 2 435 000 *M.* Die Gesammtbauaufwandsumme erhöht sich hierdurch von 11 286 300 *M.* auf 16 721 300 *M.* Der Art. 4 des genannten Gesetzes, wonach die K. Staatsregierung ermächtigt sein sollte, behufs Durchführung eines Privatunternehmens für den Bau und Betrieb einer Localbahn von Pasing nach Horsching einen Zuschuss à fonds perdu, welcher mit 10 000 *M.* für jeden Kilometer der Betriebslänge der Localbahn zu bemessen und aus den Beständen des Vicinaleisenbahnbaufonds zu entnehmen ist, zu gewähren, wurde nicht angenommen.

Nachdem mit der Eröffnung der Strecken Markt Redwitz-Eger und Neumarkt-Landshut die Reihe der zu erbauenden Hauptlinien vorläufig zum Abschluss gekommen war, wurde auf Grund genauer Messungen ein neuer Kilometerzeiger für die Bayer. Staatseisenbahnen erstellt, welcher alle seit dem Jahre 1876 durch Eröffnung neuer Strecken und Verlegung von Bahnhöfen eingetretenen Aenderungen enthält. Dieser Kilometerzeiger, welcher nach dem von allen Deutschen Bahnverwaltungen angenommenen, von dem früheren Bayerischen etwas abweichenden Systeme bezüglich der Berechnung der Kilometerbruchtheile berechnet ist und für den Güterverkehr schon seit Mitte vorigen Jahres in Anwendung kommt, wird ab 1. April auch der Berechnung der Personenfahrpreise zu Grunde gelegt. Es werden daher vom genannten Tage an für den Personenverkehr verschiedener Stationen einzelne Preisänderungen eintreten, welche sich theils als Erhöhungen theils als Ermässigungen der seitherigen Preise darstellen, jedoch in der Regel nur 5 oder 10 ₰ betragen.

Wie aus den Erklärungen der Staatsregierung gelegentlich der jüngsten Kammerverhandlungen über den Eisenbahnetat pro 1884/85 zu entnehmen war, hat die Generaldirection der K. Verkehrsanstalten (Betriebsabtheilung) im verflossenen Jahre wieder begonnen, die Abgänge im Beamtenpersonale durch Neuaufnahme von Eisenbahn-Adjunctenaspiranten zu ersetzen. Hierbei sind aus der grossen Anzahl der angemeldeten Bewerber vornehmlich jene ausgewählt worden, welche den activen Militärdienst als einjährig Freiwillige zurückgelegt hatten.

Das gleiche Verfahren wird dem Vernehmen nach auch in diesem Jahre Platz greifen, so dass — wenn in nächster Zeit, wie auch im Herbst nach Bedarf wieder Adjunctenaspiranten für den Eisenbahndienst zur Aufnahme gelangen — Bewerber aus der Reihe der in die Reserve übertretenden einjährig Freiwilligen zweifellos in erster Linie Berücksichtigung finden werden.

Karl Lang †.

Am 6. d. M. starb ganz unerwartet auf einer Reise in Köln der Baudirector der Orientalischen Eisenbahnen Karl Lang im Alter von 57 Jahren. Er war geboren im Herzogthum Nassau und widmete sich daselbst dem Baufach, verliess aber den Staatsdienst bereits im Jahre 1852 und ging zum Bau der Pfälzischen Bahnen. Diesen leitete damals Denis, der bekannte Erbauer der ersten Eisenbahn Deutschlands, Nürnberg-Fürth, sowie der bald darauf erbauten Taunusbahn. 1856 ging Denis zum Bau der Bayerischen Ostbahnen nach München, wohin ihm Lang, der zu ihm als seinem Lehrer und Freund in innige Beziehungen getreten war, nachfolgte. Von 1865 an war Lang für eine Eisenbahnbaugesellschaft, an deren Spitze der Baron v. Hirsch stand, thätig, und machte für dieselbe vielfache Vorarbeiten in Oesterreich, Russland, Belgien und Deutschland. Diese Gesellschaft übernahm 1868 den Bau der Oberhessischen Bahnen Giessen-Gelnhausen-Fulda, welchen Lang als Baudirector bis zum Jahre 1871 ausführte. Inzwischen hatte Baron v. Hirsch die Concession zu den Eisenbahnen in der Europäischen Türkei erhalten und durch Pressel Vorarbeiten machen lassen. Die Weiterführung dieser Vorarbeiten, sowie die Bauleitung übernahm Lang von 1870 an und hat in der Zeit bis zum Jahre 1874 das ganze bestehende, 1 280 Kilometer lange Bahnnetz auf der Balkanhalbinsel (einschliesslich Bosnien) vollendet, nämlich die Linien: Constantinopel-Dedeagatsch-Adrianopel-Bellova-Jamboli, Salonik-Mitrowitza, Banjaluka-Doberlin. Diese Bauausführung in verhältnissmässig so kurzer Zeit in einem gänzlich uncultivirten Lande, wo nicht nur jede topographische Karte, sondern sogar jede zuverlässige gewöhnliche geographische Karte bis dahin gänzlich fehlte, ist eine ausserordentlich bedeutende Leistung auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues. Trotz der äusserst schwierigen Umstände ist die Ausführung in einer technisch anerkennenswerthen und tüchtigen Weise erfolgt, und eine im Jahre 1874 zur Prüfung derselben berufene, aus den bekannten Deutschen Eisenbahntechnikern Hartwich, Röckl und M. M. v. Weber bestehende Commission sprach in ihrem Gutachten ihre lebhafte Anerkennung der durchaus sachgemässen und tüchtigen Leistung aus, sowohl in Bezug auf den Entwurf, als auf die Ausführung und erklärt ausdrücklich „die Bahnen für vollkommen geeignet, einen Betrieb durchführen zu lassen, der an Masse, Schnelligkeit und Sicherheit dem auf anderen gut gebauten und verwalteten eingleisigen Bahnen völlig gleich kommt.“ Hartwich hat über diese Revisionsreise seinerzeit im Eisenbahn-Verein in Berlin einen anziehenden Vortrag gehalten, wodurch diese Unternehmung zuerst in Deutschen Kreisen näher bekannt wurde (vergl. „Zeitschrift für Bauwesen“, Jahrgang 1875, Seite 421). Jenen anerkennenden Urtheilen schliesst sich in der neueren Zeit auch Jüttner in seinen Mittheilungen über die Orientalischen Bahnen im „Archiv für Eisenbahnwesen“ (1882) überall an.

Lang ist bis zum Ende seines Lebens beim Betriebe und der Unterhaltung dieses Bahnnetzes und bei den Fragen über den Weiterbau und die Anschlüsse in massgebender Weise thätig gewesen. Für Deutschland haben die Orientalischen Bahnen noch ein besonderes Interesse dadurch, dass der ganze Bau, die Bahnunterhaltung und die technische Seite der Betriebsführung von Anfang an bis heute ganz wesentlich von Deutschen Technikern (einschliesslich der Deutsch-Oesterreicher und Schweizer) durchgeführt ist, — und dies ist hauptsächlich das Verdienst des Verstorbenen, dessen Andenken in der Colonie der Deutschen Eisenbahntechniker in der Türkei dauernd fortleben wird.

(Centralbl. d. Bauverw.)

Kartenwerke.

F. Ottersky's Spezialkarte der Eisenbahn- und Postverbindungen Mitteleuropa's. Vierte vollständig neu bearbeitete Auflage. Ausgabe 1884. Mit farbigen Landesgrenzen und Darstellung der Linien der verschiedenen Eisenbahnverwaltungen. Massstab: 1 : 1 250 000. Verlag von W. Düms in Wesel. Preis in Umschlag 4,50 *M.*, fertig zum Aufhängen 5,50 *M.*, desgl. auf Leinwand gezogen, mit polirten Holzstäben 7,50 *M.*, auf Leinwand Taschenformat) 8 *M.*

Diese mit grösster Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit in 11fachem Farbendruck hergestellte Karte giebt eine Darstellung der Eisenbahnlinien der verschiedenen Verwaltungen in verschiedenen Farben.

Das Format der Karte (109 cm hoch und 130 cm breit) ist ein recht handliches, so dass dieselbe als Wandkarte in jedem Zimmer Raum finden wird; trotzdem enthält die Karte bei dem grossen Massstabe (1 : 1 250 000) — von der Deutsch-Dänischen Grenze südlich bis Bologna, westlich bis über Paris, östlich bis Kaschau und Semlin reichend — ganz Deutschland, Oesterreich, die Schweiz, Luxemburg, Belgien und Holland, ferner den grössten Theil von Ungarn, den östlichen Theil von Frankreich, Norditalien und einen Theil von Russisch-Polen.

Die Linien jeder Eisenbahn-Verwaltung sind in besonderer Farbe in Oelfarbendruck ausgeführt und sind daher die einzelnen Bahnen leicht zu unterscheiden.

Das Verzeichniss der Bahnverwaltungen am Rande der Karte erleichtert das Auffinden der Bahnverwaltungsgebiete, da vor dem Namen jeder Bahn deren Farbe, sowie das Quadrat angegeben ist, in welchem der Ort mit dem Sitze der Verwaltung gelegen ist oder durch welches die Bahn geht.

Nur wenige kleine Linien vermissen wir auf der Karte, so die Brölthalbahn, welche in der vorigen Auflage derselben richtig eingetragen war, die Verbindungslinie Spandau-Charlottenburg der Berlin-Hamburger Eisenbahn, Bettemburg-Düdelinger Werk, Kuttenberger Localbahn etc. Was das Colorit anlangt, möchte es sich empfehlen, darauf zu sehen, dass mehr von einander abstechende Farben bei anschliessenden Bahnen gewählt werden, so z. B. bei der Ostpreussischen Südbahn, um dieselbe von der Preussischen Staatsbahndirection Bromberg zu unterscheiden. — Die Linie Peček-Zasmuk ist, als an die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn übergegangen, mit einer anderen Farbe zu bezeichnen etc. Uebrigens sehen wir nicht den Grund ein, warum nicht die auf der Karte vorkommenden Linien der Französischen und Italienischen Eisenbahnen ganz in derselben Weise, wie die der Schweiz und Belgiens etc. durch Farben unterschieden werden.

Die Königl. Preuss. Staatsbahnen und die unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen sind durch Doppellinien besonders kenntlich gemacht. Der Bezirk jeder der Königl. Eisenbahn-Directionen ist mit besonderer Farbe bezeichnet und ist durch Zahlen und Abgrenzungszeichen, welche in der Farbe der Bahnen des betreffenden Directionsbezirks zu den Bahnlinien gesetzt sind, angegeben, zu welchem Königl. Eisenbahn-Betriebsamt die betreff. Strecken gehören.

Dabei sei bemerkt, dass die am 1. März in den Betrieb des Preussischen Staats übergegangenen Bahncomplexe der Posen-Creuzburger und Rechte-Oder-Uferbahn zwar noch als selbstständige Privatbahnen colorirt sind, in der am Kartenrand angebrachten Uebersicht der Eisenbahnen aber — ebenso wie hinsichtlich der Verstaatlichung der Altona-Kieler und Breslau-Freiburger Eisenbahn — entsprechende Notiz beigefügt ist.

Dagegen sind die am 1. April eintretenden Aenderungen in der Abgrenzung der Betriebs-Amtsbezirke, der Directionsbezirke Köln (linksrheinisch), Erfurt und Magdeburg noch nicht berücksichtigt, ebenso wenig der Uebergang der Linie Ritschenhausen-Suhl vom Directionsbezirk Magdeburg zu Erfurt, welche Aenderungen sich übrigens leicht anbringen lassen.

Sämmtliche Eisenbahnstationen sind, wie der Prospect angiebt, nach amtlichem Material auf der Karte eingezeichnet und tritt jede Station deutlich hervor.

Damit soll aber wohl nicht gesagt sein, dass sämmtliche existirenden Stationen oder gar auch die unbedeutenderen Haltestellen auf der Karte eingetragen sind. Das wäre zuviel gesagt. Schon der Massstab der Karte würde dies nicht zulassen; aber aber auch da, wo Platz vorhanden, vermissen wir hin und wieder Stationen, so z. B. eine ganze Anzahl an der Linie Diedenhofen-Teterchen-Bening, Ilmenau-Gehren etc., wie denn überhaupt viele neu eröffnete Linien spärlicher wie die alten mit Stationen bedacht sind.

Als einen besonderen Vorzug der Karte sehen wir an, dass die nicht an den Eisenbahnen gelegenen Postorte in Deutschland und Oesterreich mit den Eisenbahnstationen, welche von Personenposten berührt werden, auf Grund der Kursmaterialien des Reichspostamts in Berlin, sowie des Postkursbureaus des K. K. Handelsministeriums in Wien, durch Linien verbunden sind.

Das Rheinisch-Westfälische Kohlenrevier, sowie das Oberschlesische Berg- und Hüttenrevier sind durch Specialkarten im 5fachen Massstabe der Karte (1 : 250 000) noch besonders zur Anschauung gebracht.

Ueber das zu der Karte gehörende Stationsverzeichniss können wir uns nicht äussern, da solches uns nicht vorliegt.

Was die Ausführung der vierten Auflage der Karte anbetrifft, so erkennen wir gern an, dass dieselbe die früheren Auflagen an Correctheit, Klarheit und Uebersichtlichkeit bei Weitem übertrifft und sowohl für die Bureaus der Bahnverwaltungen zum Dienstgebrauch, als für sonstige Büreaus sehr geeignet ist.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai cr. treten zum **Galizisch-Norddeutschen bezw. Galizisch-Niederländischen Eisenbahnverband** Theil II, Heft 1, 2 und 3 vom 1. October 1883 die Nachträge I in Kraft. Dieselben enthalten u. A. Ergänzung der besonderen Bestimmungen sowie der Nomenclatur des Ausnahmetarifs für Eisen, Einbeziehung und Eliminirung von Stationen, ermässigte Frachtsätze für Eisen, neue Sätze für Düngemittel und Eier Russischer Provenienz ab Brody und Podwoloczyska trans. und für Rübensaamen nach Brody und Podwoloczyska trans. mit der Bestimmung nach Russland, und Berichtigungen. Druckexemplare sind von den Verbandstationen zu beziehen.

Breslau, den 17. März 1884. (738)

Namens der Verband-Verwaltungen:

Königl. Eisenbahn-Direction.

Am 1. Mai cr. treten im Verkehr zwischen Station **Hannover (Nordbahnhof)** und den nachgenannten **Oldenburgischen Stationen** folgende, gegen die bisherigen Sätze unwesentlich erhöhte anderweite Frachtsätze in Kraft, und zwar:

a) im Verkehr mit Brake, Elsfleth und Nordenhamm in Stückgut = 1,79 *M.*, in Cl. A 1 = 1,26 *M.*, in Cl. B = 1,10 *M.* und in Specialtarif A 2 = 0,98 *M.* pro 100 kg;

b) im Verkehr mit Berne in Stückgut und den Classen A 1 und B dieselben Sätze wie ad a.

Hannover, den 15. März 1884. (739)

Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Vom 1. April d. J. ab wird die in unserem **Local-Gütertarif** Theil II sub C. I. 1. festgesetzte Gebühr für Prüfung und Abstempelung der Frachtbriefformulare von 30 *₰* auf 20 *₰* für 100 Stück und der sub C. I. 3. daselbst normirte Verkaufspreis der Frachtbriefformulare mit gewöhnlichem Druck (ohne Firmenaufdruck und andere Zusätze) von 80 *₰* auf 70 *₰* für 100 Stück, für Frachtbriefformulare mit Aufdruck der Firma auf der Vorderseite von 9 *M.* auf 8 *M.* für 1 000 Stück ermässigt.

Breslau, den 3. März 1884. (740)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Für den Verkehr zwischen Ast a/Mosel und Warstein im **Westdeutschen Verbande** ist ein sofort gültiger Frachtsatz des Specialtarifes III von 1,22 *M.* pro 100 kg eingeführt.

Hannover, den 13. März 1884. (741)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Eistransporte in ganzen Wagenladungen von 10 000 kg werden zum Tarifsatz von 187,70 *M.* von Kitzbühel nach Hannover N. und S. vom 4. d. M. an direct abgefertigt.

Hannover, den 12. März 1884. (742)

Königliche Eisenbahndirection,
auch Namens der betheiligten Verbands-Verwaltungen.

In Folge Eröffnung des Betriebes auf den Stationen Blumenthal, Gemünd (Eifel), Hellenthal und Schleiden (Eifel) des Directionsbezirks Köln (linksrh.) treten die im Nachtrag I zum Staatsbahn-Gütertarif Frankfurt a/M.-Köln (linksrheinisch), gültig vom 15. d. Mts, für die vorgenannten Stationen enthaltenen Entfernungen bezw. Frachtsätze in Kraft.
Frankfurt a/M., den 14. März 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction. (743)

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. Vom 20. März 1884 neuen Styls ab tritt ein 7. Nachtrag zum Deutsch-Russischen Gütertarif vom 1. Januar 1880 n. St. (2. Ausgabe) in Kraft. Derselbe enthält:

I. Ermässigte Frachtsätze für Heringe im Verkehr zwischen Königsberg i. Pr. (incl. Kaibahnhof), Memel und Pillau einerseits und Minsk (L. R. E.) andererseits,

II. neue Frachtsätze in der Rubelwährung für Hanf, Hanfheede und Hanfgarn (Seilergarn) im Verkehr von den Stationen der Moskau-Kursker-Eisenbahn nach Königsberg i. Pr. und Memel, sowie ermässigte Frachtsätze in der Rubelwährung für die vorbenannten Artikel im Verkehr von den Stationen der Orel-Witebsker Eisenbahn nach Königsberg i. Pr. und Memel,

III. ermässigte Frachtsätze für Lumpen und altes Tauwerk (Ausnahmetarif VIII) im Verkehr zwischen den Stationen Minsk (L. R. E.) einerseits und Königsberg i. Pr. und Pillau andererseits,

IV. Aufhebung der Ausnahme-Tarife XIII A und XIII B und Einführung eines neuen Ausnahme-Tarifs XIII mit theilweise ermässigten Frachtsätzen für Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Oelsamen unter gleichzeitiger Einführung neuer Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Koslow-Woronesch-Rostower und Moskau-Kursker Eisenbahn,

V. Erhebung eines Zuschlages für die Gestellung besonders eingerichteter Specialwagen zu Getreidetransporten, welche in loser Schüttung ab Wirballen befördert werden, vom 1. Mai 1884 neuen Styls ab.

Die in der Tariftabelle I des neuen Ausnahmetarifs XIII enthaltenen Frachtsätze für Getreide etc. im Verkehr mit Königsberg i. Pr., Memel und Pillau, sowie die speciell für Weizen im Verkehr mit Königsberg i. Pr., Memel, Pillau, Danzig und Neufahrwasser giltigen Sätze der Tariftabelle II finden nur im überseeischen Verkehr Anwendung, und zwar die ersteren nur bis zum 13. September 1884 neuen Styls, von wo ab erhöhte Frachtsätze zur Einführung kommen werden.

Die in dem neuen Ausnahmetarif XIII besonders gekennzeichneten Frachterhöhungen gelten ebenfalls erst vom 1. Mai 1884 neuen Styls ab.

Exemplare des 7. Nachtrages zum Gütertarif sind von den Verbandsstationen käuflich zu beziehen. (744J)
Bromberg, den 14. März 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. k. M. tritt zu dem vom 1. October v. J. ab gültigen Tarife für den **Rheinisch-Westösterreichisch-Ungarischen Güterverkehr** ein Ergänzungs- bezw. Berichtigungsblatt in Kraft, welches ausser bereits früher publicirten Frachtsätzen etc. directe Taxen

des Ausnahmetarifs 3 (Eisen etc.) für die Stationen Bensberg des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld sowie Franzensfeste, Hall, Jenbach, Innsbruck, Lienz und Wörgl der Südbahngesellschaft,

des Ausnahmetarifs 4 (Roheisen etc.) für die Stationen Bensberg und Olpe des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld sowie Haiger des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrh.) und

des Ausnahmetarifs 5 (Erze etc.) für die Station Haiger des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrhein.)

sowie einige Berichtigungen enthält. Letztere treten jedoch, soweit sie Frachterhöhungen involviren, erst am 15. Mai cr. in Kraft.

Das gedachte Ergänzungs- etc. Blatt ist bei den betreffenden Güterexpeditionen sowie in unserem hiesigen Geschäftslocale unengeltlich zu haben.
Köln, den 14. März 1884. (745)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Am 10. März 1884 ist im **Rheinländisch-Westfälisch-Oesterreichischen Eisenbahn-Verband** ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Gütern aller Art in Wagenladungen zwischen Wien (Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Kaiser Franz-Josefbahn, K. K. Staatseisenbahnbetrieb, Oesterr. Nordwestbahn, Oesterr.-Ungarische Staatsbahngesellschaft) einerseits und Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (rechtsrheinisch), Elberfeld und Köln (linksrheinisch) andererseits in Kraft getreten.

Derselbe ist in unserm hiesigen Geschäftslocale sowie bei den betreffenden Güterexpeditionen unentgeltlich zu haben.
Köln, den 14. März 1884. (746)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Verkehr. Die im Hefte B. 1. (Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln [rechtsrh.] und Stationen der Niederländischen Staatseisenbahnen — südliche Linie —) des Verbands-Gütertarifs vom 1. November 1883 enthaltenen Frachtsätze zwischen Station Utrecht der Niederländischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen Leer und Ihrhove andererseits treten am 1. Mai c. ausser Gültigkeit. Von diesem Tage ab findet eine directe Abfertigung bezüglicher Transporte lediglich nach den im Verbands-Gütertarife für den Niederländisch-Westfälisch-Oldenburgischen Verkehr für Station Utrecht der Niederländischen Centraleisenbahn nach und von Leer und Ihrhove bestehenden Frachtsätzen statt.
Köln, den 15. März 1884. (747)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königl. Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Kohlenverkehr Böhmen-Sachsen und Norddeutschland. Am 1. April 1884 treten voraussichtlich an Stelle des Böhmisch-Sächsischen Kohlentarifs via Franzensbad, Reitzenhain und Weipert vom 20. Mai 1877, resp. des Böhmisch-Norddeutschen Kohlentarifs via Franzensbad und Reitzenhain vom 1. September 1878

neue Tarife

mit namhaften Frachtermässigungen in Kraft.

Exemplare derselben werden Ende März bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen zu haben sein.
Prag, am 14. März 1884. (748)
Die Generaldirection
der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn.

K. K. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn. Mit 15. März 1884 tritt ein neuer Tarif für den Transport von Hornvieh in Wagenladungen zwischen den Stationen der K. K. priv. Kaiser-Franz-Josef-Bahn und Wien-St. Marx via Nussdorf-Wien Staatsbahnhof in Wirksamkeit.

Derselbe enthält ermässigte Sätze im Verkehre nach Wien-St. Marx.

Exemplare dieses Tarifes können sowohl in den Stationen als auch im commerc. Bureau der General-Direction bezogen werden.
Wien, im März 1884. (749)
Die General-Direction.

Vom 1. April d. Js. ab werden im diesseitigen Bezirk die **Gebühren für Abstempelung etc. der Frachtbrief-Formulare**, wie folgt, ermässigt:

a) für Prüfung und Abstempelung der Frachtbrief-Formulare von 30 auf 20 ₰ für 100 Stück;

b) Verkaufspreis der Frachtbrief-Formulare mit gewöhnlichem Druck von 80 auf 70 ₰ für 100 Stück;

c) für Frachtbrief-Formulare mit Aufdruck der Firmen auf der Vorderseite von 9 auf 8 ℳ für 1 000 Stück.

Für Formulare mit dem Aufdruck der z. Z. statthaften Vermerke auf der Rückseite des Frachtbriefs wird noch der hierdurch erwachsene Mehrbetrag an Druckkosten erhoben. (750 J)
Bromberg, den 10. März 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Zur Erleichterung des Bezugs von Eis aus der Schweiz in Wagenladungen von 10 000 kg gelangen für die Dauer von 3 Monaten (vom 15. März bis zum 15. Juni cr.) von den Deutsch-Schweizerischen Grenzstationen Basel (Bad. und Els.-Lothr. B.), Waldshut, Singen, Schaffhausen und Konstanz die Tarifsätze des Special-Tarifs III der allgemeinen Kilometertariftabelle ohne die in den Tarifheften 1 und 4 dafür vorgesehenen besonderen Frachtzuschläge zur Erhebung.
Erfurt, den 11. März 1884. (751)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 15. März d. Js. treten für die **Beförderung von Stammholz, Europäischem, Hopfenstangen und Telegraphenstangen bezw. von Holz, Europäischem,** des Specialtarifs II, sowie von Holzzeugmasse, Holzstoff und Holzzellstoff (Cellulose) in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen u. Frachtbrief im Verkehr zwischen den Stationen Lichtenfels und Meiningen der Werra-Eisenbahn einerseits und verschiedenen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) andererseits ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Das Nähere ist bei den Güterexpeditionen zu erfahren.
Köln, den 13. März 1884. (752)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrh.).

Zum **Local-Güter-Tarif** der Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnen vom 1. Mai 1882 ist ein vom 1. k. Mts. ab gültiger Nachtrag XII erschienen, durch welchen

1. die Gebühr für Abstempelung der nicht von der Eisenbahn beschafften Frachtbrief-Formulare mit dem Verwaltungsstempel pro 100 Stück
von . . . 30 ₰
auf . . . 20 „

und

2. der Verkaufspreis für Frachtbrief-Formulare für je 100 Stück
von . . . 80 ₰
auf . . . 70 „

ermässigt wird.

Nähere Auskunft ertheilen unsere sämmtlichen Güterexpeditionen. Exemplare des Nachtrags können durch unsere Betriebscontrole unentgeltlich bezogen werden.
Altona, den 14. März 1884. (753)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Für die **Beförderung von Eisen und Stahl** des Special-Tarifs II von den Stationen Brebach, Burbach, Dillingen, Neunkirchen und Völklingen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Köln (linksrheinisch) nach Lüneburg (H) treten Ausnahme-Frachtsätze in Kraft, deren Höhe bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren ist.

Hannover, den 8. März 1884. (754)

Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güstrow-Plauer Eisenbahn. Mit dem 1. d. Mts. ist Nachtrag III zu unserem Local-Gütertarif und Nachtrag III zu unserem Localtarif für Beförderung von Leichen, Vieh und Fahrzeugen erschienen. Ersterer enthält Ergänzung der speciellen Tarifvorschriften, letzterer Ergänzung der allgemeinen Zusatzbestimmungen zu § 35 und 43 des Betriebsreglements, sowie Aenderung der Tarifvorschriften für nicht auf eigenen Rädern laufende Fahrzeuge.

Verkaufs-Exemplare sind auf unsern Stationen zu haben. (754a RM.)

Güstrow, den 3. März 1884.

Der Vorstand. K. Beyer.

Am 1. April 1884 tritt für den **directen Braunkohlenverkehr** ab Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der Dux-Bodenbacher Eisenbahn und der Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau) nach Stationen der Buschtêhrader Eisenbahn ein neuer Tarif in Wirksamkeit.

Exemplare desselben können bei den betheiligten Verwaltungen behoben werden.

Prag, am 14. März 1884. (755)

Die General-Direction der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinsch.-Verkehr. Mit 15. April d. J. tritt zum Tarife für obigen Verkehr ein Nachtrag II in Kraft, welcher die Aufnahme weiterer Ungarischer Stationen und mehrfache Ermässigungen in den Frachtsätzen enthält.

Exemplare des Nachtrages sind in den grösseren Verbandstationen und bei den betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 10. März 1884. (756)

General-Direction der Carl-Ludwig-Bahn.

K. K. pr. Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau). Am 1. April l. J. gelangt ein Tarif für den directen Braunkohlen-Verkehr in Wagenladungen von Stationen der Aussig-Teplitzer Bahn, der Buschtêhrader Bahn und der Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau) nach Stationen der Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau) zur Einführung und tritt hierdurch der Tarif für den directen Braunkohlen-Verkehr von Stationen der Buschtêhrader Eisenbahn nach Stationen der Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau) vom 15. August 1882 ausser Kraft, ferner werden die im Tarife vom 1. Juni 1875 enthaltenen Frachtsätze für die gleichnamigen Relationen aufgehoben.

Exemplare des neuen Tarifs können im Wege der betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Prag, am 13. März 1884. (757)

Die Direction der K. K. pr. Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau), Namens der betheiligten Verwaltungen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. K. pr. Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau). Am 1. April l. J. tritt unter Aufhebung der Nachträge IV, V und VI ein Nachtrag VII zum Tarife vom 1. Juni 1875 für den directen Kohlenverkehr zwischen Stationen der Dux-Bodenbacher Bahn, der Aussig-Teplitzer Bahn, der Buschtêhrader Eisenbahn, der Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau), der Kaiser Franz-Josef-Bahn und der Kaiserin Elisabeth-Bahn in Wirksamkeit, welcher

I. Aufhebung von Frachtsätzen,
II. Aufnahme der Station Dobran,
III. neue Frachtsätze nach einigen Stationen der Kaiser Franz-Josef-Bahn

enthält.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei der unterzeichneten Direction (Stadtpark No. 1570 II) erhältlich.

Prag, am 13. März 1884. (758)

Die Direction der K. K. pr. Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau)
Namens der betheiligten Verwaltungen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Für Grafit werden folgende Frachtsätze im Reclamationswege*) gewährt: Von Brüsau-Brünnlitz, Müglitz und Skalitz-Boskowitz nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz 1,27 ℳ exclusive Schleppbahngebühr pro 100 kg — nach Dresden-Elbkai 1,59 ℳ. Dieselben gelten nur für Sendungen, welche nach Holland bestimmt sind und treten 14 Tage nach erfolgter Publication im „Centralblatte" bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1884 in Kraft. Die Schleppbahngebühr beträgt bei Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg.

Wien, am 12. März 1884. (759)

*) bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen.

II. Personen- und Gepäckverkehr.

Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischer Personen- und Gepäck-Verkehr. Am 1. Mai d. J. gelangen die Tarifsätze für combinirte Billets I.—III. Cl. (Schnellzug, ab Halle Personenzug) von Eisleben, Nordhausen, Oberröblingen, Sangerhausen und Teutschenthal nach Zeitz, sowie von Eisleben und Sangerhausen nach Gera zur Aufhebung und werden mit dem genannten Tage die betreffenden Billets eingezogen.

Erfurt, den 12. März 1884. (760)

Königliche Eisenbahndirection,
als geschäftsführende Verwaltung.

III. Verkauf von Altmaterialien.

Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staats-Eisenbahnen. Submission auf alte Materialien. Obengenannte Gesellschaft beabsichtigt die in den Werkstätten in Zwolle und in Tilburg vorräthigen alten Materialien im Submissionswege in dreizehn Loosen zu vergeben.

Die Verkaufsbedingungen sind auf portofreie Anfrage unentgeltlich zu beziehen vom Centralbureau obengenannter Gesellschaft, Abtheilung Magazinverwaltung Moreelselaan in Utrecht, oder von den Magazinverwaltern in Zwolle und in Tilburg.

Die Materialien liegen in Zwolle und in Tilburg zur Besichtigung vom 18. März bis zum 5. April (ausgenommen des Sonntags) von 10 Uhr Morgens bis 3 Uhr Nachmittags. Offerten auf Stempel-Papier sind bis zum 8. April portofrei an das Centralbureau in Utrecht einzureichen.

Die Submittenten sind bis zum 22. April an ihre Offerten gebunden.

Der General-Director. (761)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. iur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 24. Zeitung des Vereins 1884.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 22. März 1884.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Quartal baldgefälligst erneuern zu wollen. Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 21. März 1884.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft.

Bericht des Ausschusses und der Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft, betreffend den Antrag auf Betheiligung der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft an dem Ostprignitzer Eisenbahnunternehmen.

Zur Erreichung eines besseren Aufschlusses des mit dem Namen Prignitz bezeichneten nordwestlichen Theils der Preussischen Provinz Brandenburg haben sich zwei Comités gebildet, welche den Bau von Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung in jenem Landestheile anstreben. Die eine dieser Eisenbahnen, die Prignitzbahn, soll von Wittstock ausgehend über Pritzwalk nach Perleberg im Anschluss an die Wittenberge-Perleberger Bahn gebaut werden, während die andere, die Ostprignitzbahn, von unserem Bahnhofe Neustadt a. D. über Kyritz, Pritzwalk und Meyenburg bis zur Preussisch-Mecklenburgischen Landesgrenze geführt werden soll, um dort Anschluss an die von Plau bis zur Landesgrenze zu erweiternde Güstrow-Plauer Bahn zu finden. Beide Comités haben sich auf Veranlassung des Preussischen Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten an uns mit dem Antrage gewendet, eine Betheiligung der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft bei dem von ihnen projectirten Unternehmen herbeizuführen.

Nach eingehender Prüfung aller in Betracht kommender Verhältnisse glaubten wir den Antrag des Comités für die Prignitzbahn ablehnen zu müssen, weil der Verkehr dieser Bahn vorwiegend auf einen Anschluss an die Elbe und an die nach Sachsen führenden Bahnen hinweist, während die Berlin-Hamburger Bahn einen erheblichen Verkehrszuwachs durch diese Bahn kaum zu erwarten haben dürfte. Uebrigens ist das Baucapital für diese Bahn dem Vernehmen nach auch bereits anderweit vollkommen sichergestellt.

Anders liegen die Verhältnisse bei der Ostprignitzbahn. Diese Bahn war ursprünglich abzweigend von unserer Station Zernitz und endigend in Meyenburg projectirt. Die inzwischen erfolgte Abänderung des Projects, nach welchem die Bahn in der oben bezeichneten Richtungslinie gebaut werden soll, darf als eine Verbesserung erachtet werden. Für den Personenverkehr entsteht der Vortheil, dass der Fahrplan dem Verkehrsbedürfniss entsprechender gestaltet werden kann, da in Neustadt a. D. unsere sämmtlichen Züge anhalten, während die nur 9 Kilometer von Neustadt entfernte Station Zernitz unsere Express- und Schnellzüge durchfahren. Mit Rücksicht auf Betriebs- und andere Verhältnisse würde eine Fahrplanänderung in diesem Punkte zu Gunsten von Zernitz auch nach Einmündung einer Secundärbahn bei dieser Station schwerlich zu ermöglichen sein. Die Weiterführung der Bahn über Meyenburg bis zum Anschluss an die Güstrow-Plauer Bahn ergiebt einen neuen concurrenzfähigen Weg von Berlin nach Rostock und überhaupt in den mittleren Theil des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin, wodurch die Rentabilität der Bahn zweifellos erhöht werden wird.

Die Ostprignitzbahn wird unserer Bahn voraussichtlich nicht unerhebliche neue Transporte zuführen und in ähnlicher Weise belebend auf den Verkehr derselben wirken, wie sich dies bei der Paulinenaue-Neu-Ruppiner und der Parchim-Ludwigsluster Bahn gezeigt hat.

Die Ostprignitzbahn wird eine Länge von ca. 62,5 Kilometer haben. Das Anlagecapital ist auf 3 150 000 ℳ festgesetzt und soll zur Hälfte in Stammactien, zur anderen Hälfte in Stamm-Prioritätsactien, welche vorweg 5 pCt. Dividende zu beanspruchen haben, aufgebracht werden. Die von der Bahn berührten Kreise, Städte, Gemeinden und Adjacenten haben ihr Interesse an der Bahn durch Zeichnung von Actien bethätigt. Ausserdem hat die Provinzialvertretung von Brandenburg eine Betheiligung bei dem Unternehmen durch Zeichnung von je 162 000 ℳ in Stammactien und Stamm-Prioritätsactien in Aussicht gestellt. Als Bedingung für diese Zeichnung war unter Anderem gefordert, erstens, dass die Finanzirung beider Bahnen in der Weise sichergestellt werde, dass mindestens 60 pCt. des Baucapitals durch Zeichnung der Provinz, der Kreise, Stadtgemeinden und Adjacenten und event. durch Betheiligung des Staats aufgebracht werden und danach höchstens 40 pCt. des Baucapitals von Finanzinstituten, Bauunternehmern etc. übernommen werden, zweitens, dass der Nachweis der Rentabilität des gesammten Baucapitals für beide Bahnen auf einen längeren Zeitraum mit mindestens 2 pCt. geführt und von dem Provinzialausschuss anerkannt wird.

Diese Bedingungen sind, wie auch der Herr Landesdirector der Provinz uns gegenüber erklärt hat, bereits erfüllt. Aus den Actien-Zeichnungslisten geht hervor, dass thatsächlich höchstens 40 pCt. von den Bauunternehmern und der Deutschen Genossenschaftsbank Soergel, Parrisius & Co. in Berlin zu übernehmen sind. Sollte, wie der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten in Aussicht gestellt hat, eine Betheiligung des Preussischen Staats erreicht werden können, so würde der von dem

gedachten Finanzinstitute und den Bauunternehmern zu übernehmende Theil sich um diesen Betrag noch weiter vermindern. Der von der Provinz geforderte Nachweis der Rentabilität ist durch einen uns vorliegenden, von den Bau- und Betriebsunternehmern Reymer & Masch bereits gezeichneten Vertrag erbracht. Durch diesen Vertrag verpflichten sich die Unternehmer, ausser anderen Leistungen auf die Dauer von 10 Jahren vorweg 78 750 ℳ zur Vertheilung als Dividende an die Actionäre zu zahlen. Dieser Vertrag sichert die Gewährung einer 5 pCt. Dividende für die Stamm-Prioritätsactien. Da nun, wie oben gesagt, die eine Hälfte des Capitals in Stammactien, die andere in Stamm-Prioritätsactien aufgebracht werden soll, so würde dies für das gesammte Baucapital einer gesicherten Verzinsung von 2½ pCt. für jede Actie entsprechen.

Da die Provinzialvertretung noch einige andere, die Interessen unserer Bahn indess nicht direct berührenden Bedingungen für die Zeichnung der Actien gestellt hat, so würden wir es für angezeigt halten, dass unsererseits, falls die Generalversammlung die Betheiligung der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft genehmigt, die Zeichnung erst dann vorgenommen werde, wenn und sobald uns seitens der Provinzialvertretung die Mittheilung zugeht, dass die für die Betheiligung der Provinz gestellten Bedingungen sämmtlich erfüllt sind.

Die eingesehenen Statuten der Ostprignitzbahn, welche im Wesentlichen denen ähnlicher Unternehmen nachgebildet sind, geben zu irgend welchen Bedenken keinen Anlass und ist insbesondere auch durch die Art der Zusammensetzung des Aufsichtsraths, in welchem vornehmlich die bei der Bahn durch erheblichere Actienzeichnung betheiligten Communalverbände eine angemessene Vertretung finden werden, dafür Sorge getragen, dass der Betrieb der Bahn in erster Reihe im Vortheil der aufzuschliessenden Landestheile und der Actionäre geführt werden wird.

Nach unserer pflichtmässigen Ueberzeugung empfiehlt sich daher eine Betheiligung der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft an dem mehrgedachten Unternehmen und zwar in Höhe von 300 000 ℳ, welche je zur Hälfte in Stammactien und Stamm-Prioritätsactien zu zeichnen wären. Die hierzu erforderlichen Mittel würden nach Einholung Allerhöchster Ermächtigung aus dem noch disponiblen und völlig ausreichenden Reste des Erlöses der Prioritätsanleihe III. Emission entnommen werden können. Nach einer uns zugegangenen Mittheilung des Königlichen Eisenbahncommissariats hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten auf unsere desfallsige Anfrage uns die Erklärung zugehen lassen, dass im Falle einer durchaus soliden Gründung des Unternehmens der Ostprignitzbahn Seinerseits kein Bedenken dagegen obwalten würde, die Allerhöchste Genehmigung dazu zu befürworten, dass die zur Deckung der etwaigen Betheiligung der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft erforderliche Geldsumme aus dem verfügbar gebliebenen Erlöse der Prioritätsanleihe de 1870 entnommen werde.

Zur Beurtheilung der finanziellen Tragweite der vorgeschlagenen Betheiligung bemerken wir, dass die Prioritätsanleihe, welche die Mittel zur Actienzeichnung gewähren soll, mit 4½ pCt. von uns verzinst wird. An Zinsen für die gedachten 300 000 ℳ haben wir also zu zahlen: 13 500 ℳ. Nach dem früher erwähnten Betriebs-Ueberlassungsvertrage ist auf die Dauer von 10 Jahren eine Dividende von 5 pCt. für die Stamm-Prioritätsactien gesichert. Der durch die Garantie der Unternehmer gesicherte Ertrag für die Stamm-Prioritätsactien mit 5 pCt., oder bei Betheiligung in Stammactien und Stamm-Prioritätsactien je zur Hälfte für das Gesammtcapital mit 2½ pCt., ergiebt eine jährliche Summe von 7 500 ℳ, sodass also im ungünstigsten Falle jährlich 6 000 ℳ von unserer Gesellschaft zuzuschiessen sein würden. Dieser Betrag wird nach unserer Ueberzeugung reichlich aufgewogen werden durch den von der Ostprignitzbahn zu erwartenden Verkehrszuwachs auf unserer Bahn. Es lässt sich indess mit Sicherheit annehmen, dass die Entwickelung des Verkehrs auf der Ostprignitzbahn sich ähnlich gestalten wird, wie auf den ebenfalls an unsere Bahn anschliessenden Bahnen untergeordneter Bedeutung Paulinaue-Neu-Ruppin und Parchim-Ludwigslust. Erstere Bahn hat im ersten Jahre ausser der vollen Dividende für die Stamm-Prioritätsactien eine Verzinsung für die Stammactien von 4,9 pCt. und im zweiten Jahre für beide Arten von Actien sogar einen Dividendengenuss von 5,1 pCt. ergeben. Die Parchim-Ludwigsluster Bahn hat für das gesammte Actiencapital im Jahre 1881 eine Verzinsung von 3½ pCt. und im Jahre 1883 bereits eine solche von 4 pCt. ergeben. Hiernach darf man sich wohl der sicheren Erwartung hingeben, dass die Betheiligung an dem mehr gedachten Unternehmen, abgesehen von dem zu erwartenden Verkehrszuwachs, auch an sich finanziell günstige Resultate ergeben wird.

Wir erlauben uns sonach zu beantragen:

Die Generalversammlung wolle beschliessen:

1. Die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft betheiligt sich an dem Unternehmen der Ostprignitzbahn durch Zeichnung von 150 000 ℳ Stammactien und von 150 000 ℳ Stamm-Prioritätsactien.
2. Die zur Zeichnung vorgenannter Actien erforderlichen Mittel werden aus dem noch verfügbar gebliebenen Erlöse der durch Allerhöchstes Privilegium vom 25. Juli 1870 genehmigten Prioritätsanleihe III. Emission entnommen.
3. Die Direction wird mit Ausführung dieser Beschlüsse beauftragt.

Berlin, den 11. März 1884.

Der Ausschuss Die Direction
der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft.
Carl Petersen, Dr. Simon.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Aus der Generaldebatte des Oesterreichischen Staatsvoranschlages.

In dieser Debatte rechtfertigte der Finanzminister die Eisenbahnbauten in Galizien wie folgt. Es wird geltend gemacht, diese Bauten seien keine Investition, sondern nur aus militärischen oder strategischen Rücksichten unternommen. Nun, da Eisenbahnen nicht in der Luft gebaut werden, so müssen sie im Lande und in irgend einem Lande der Monarchie gebaut werden. Wenn man nun fragt: Warum werden sie jetzt gerade in Galizien gebaut, so ist daran zu erinnern, dass bei der Debatte über den Bau dieser Eisenbahn keine Einwendung erhoben, im Gegentheil, dass mit grosser Wärme für den Staatsbahnbau eingetreten wurde. Dass eine Bahn nur militärisch wichtig ist, könnte ich doch kaum zugeben. Jede Bahn wird am Ende menschliche Ansiedelungen durchschneiden, die Menschen einander näher bringen, ihren Import und Export und ihren Erwerb erleichtern. Ich gebe gewiss zu, die eine früher, die andere später, ich gebe auch gerne zu, dass gewisse im Bau befindliche Bahnen in Galizien nicht den nothwendigen Aufwand auch mit einem sehr bescheidenen Zinsfusse bald ersetzen werden. Man darf aber nicht vergessen, dass es auch einen mittelbaren Nutzen giebt, welchen jede Bahn dem Staate bringt, ob sie in diesem oder jenem Lande gebaut wird. Und dann besteht ja unser Staat aus Ländern, von denen einige vollständig den Charakter von agricolen haben, andere zum grossen Theile zu ihrem und des Staates Wohle eine bedeutende, reich entwickelte Industrie besitzen. Eine Eisenbahn, die nun in einem agricolen Lande gebaut wird, bringt auch den industriellen Ländern einen sehr bedeutenden Nutzen durch die Anschaffung aller jener Dinge, Einrichtungsstücke, Waggons, Maschinen u. dgl., welche zur Investition und Betriebsführung dieser Bahn nothwendig sind. Diese Gegenstände werden bekanntlich nicht in Galizien angeschafft. Bauen Sie aber eine Bahn in einem industriellen Lande, dann ist die grosse Frage, ob der indirecte Nutzen, welchen diese Bahn dem agricolen Lande bringt, dem Grade des Nutzens entspricht, wie es im entgegengesetzten Falle zutrifft. Wenn Sie eine Bahn in Dalmatien oder Galizien bauen, so wird gewiss die Industrie in Oesterreich oder Böhmen sehr viele Vortheile davon ziehen. Wenn Sie aber eine Bahn in Oesterreich oder Böhmen bauen, so kann die Industrie in Dalmatien oder Galizien daraus gar keinen Vortheil ziehen, weil sie eben nicht besteht. Es wird in Galizien heuer viel investirt, also eine Art Begünstigung und daraus eine Art Vorwurf gegen die jetzige Verwaltung gefolgert. Aber diese Bahnen, so sagt man, sind nicht productiv, sie haben ein rein militärisches Interesse. Ja, diese Logik ist mir unverständlich. Sind diese Bahnen bestimmt, einem rein militärischen oder strategischen Interesse zu dienen, dann ist das keine Begünstigung Galiziens, sondern einfach eine Wahrung der Lebensinteressen des ganzen Staates. Haben sie nicht blos jenes Interesse, so müssen sie doch irgend einen öconomischen Nutzen dem Lande resp. dem Staate bringen.

Oesterreichische Regierungsvorlage eines neuen Localbahngesetzes.

Der Entwurf dieses Gesetzes erneuert nach dem folgenden der „N. Fr. P.“ entnommenen Auszuge die Anordnungen des geltenden Localbahngesetzes, schlägt jedoch bei einzelnen Artikeln Ergänzungen und Modificationen vor; sodann folgen acht ganz neue Artikel. Von den Ergänzungen zu den geltenden Bestimmungen seien die folgenden erwähnt: Die Steuerbefreiung wird von dreissig auf zwanzig Jahre herabgesetzt. Die Regierung motivirt dies in folgender Weise: „Bei der mitunter lebhaften Mitbewerbung um einzelne Localbahnprojecte, sowie im Hinblick auf die voraussichtliche Rentabilität einzelner Localbahnprojecte und mit Rücksicht auf den Umstand, dass die meisten Localbahnen, abgesehen von ihrem geschäftlichen Werthe als selbstständige Eisenbahnunternehmungen, zugleich werthvolle und nothwendige Ergänzungen schon bestehender grösserer Unternehmungen, sei es der anschliessenden Hauptbahnen, sei es der durch die Localbahn in das Eisenbahnnetz einzubeziehenden industriellen Anlagen desselben Unternehmers bilden, erscheint die Annahme begründet, dass Localbahnprojecte der vorangedeuteten Art auch auf Grund der beantragten kürzeren Steuerbefreiung anstandslos durchgeführt werden, und die auch aus steuerpolitischen Rücksichten dringend gebotene allgemeine Herabsetzung der Anzahl der steuerfreien Jahre umsomehr zulässig und gerechtfertigt ist, als jene Localbahnprojecte, bei welchen die obigen Voraussetzungen nicht zutreffen, ohnedies nur auf Grund

einer von Fall zu Fall im legislativen Wege festzusetzenden directen finanziellen Unterstützung durch den Staat zur Realisirung gelangen können.“ Anstatt der nach dem Gebührengesetze einzuhebenden Stempelgebühr von Personenfahrkarten wird eine mit 3 pCt. des Fahrpreises sammt Agiozuschlag zu bemessende Procentualgebühr eingeführt. Diese Begünstigung wird auch auf die schon bestehenden Localbahnen ausgedehnt. Was die neuen Bestimmungen betrifft, so fassen wir dieselben in Folgendem zusammen: 1. Die Regierung soll allgemein ermächtigt werden, im Falle der Uebernahme einer Localbahn in Staatsbetrieb die Betriebsauslagen auf Grund der zu ermittelnden voraussichtlichen Selbstkosten zu pauschaliren. 2. Die Regierung verlangt eine allgemeine Directive für die directe finanzielle Unterstützung von Localbahnprojecten durch den Staat. Während nach dem Localbahngesetze vom 25. Mai 1880 die eventuelle Gewährung finanzieller Unterstützungen durch Gewährung eines Beitrages aus Staatsmitteln oder auf sonstige Weise nur von der speciell einzuholenden legislativen Ermächtigung abhängig gemacht wird, soll nunmehr eine allgemeine Directive in der Richtung geschaffen werden, dass derartige nach wie vor auf dem Wege der Gesetzgebung zu gewährende finanzielle Unterstützungen nur für solche Localbahnen in Aussicht gestellt werden, bezüglich deren die Nothwendigkeit oder Nützlichkeit der Bahnanlage, sowie der Umstand genügend dargethan erscheint, dass die für die Durchführung des Projectes erforderlichen Geldmittel von den Interessenten nicht vollständig aufgebracht werden können und demnach das Zustandekommen der Bahn von der Gewährung einer staatlichen Unterstützung abhängt. Der Motivenbericht bemerkt: „Eine solche durch das Gesetz selbst gegebene Directive hat zwar nur eine principielle Bedeutung, erscheint aber doch in der Hinsicht dringend erwünscht, um auf Grund derselben den von allen Seiten her an die Regierung gerichteten Ansuchen um Subventionirung von solchen Localbahnen entgegentreten zu können, deren volkswirthschaftlicher Werth zweifelhaft ist, und an deren Realisirung selbst von den unmittelbar Betheiligten kein so lebhaftes Interesse genommen wird, um für diesen Zweck selbst irgendwie namhafte Opfer zu bringen.“ 3. Die in den Gesetzen bezüglich der Staatsbahn Triest-Herpelje und der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn enthaltenen Bestimmungen über das Péagerecht der Staatsverwaltung sollen als allgemeine Normen in das Localbahngesetz aufgenommen werden. 4. Die Ausgabe von Prioritäts-Obligationen, deren Betrag, falls dieselben auf Oesterreichische Währung Noten lauten, die Hälfte, andernfalls aber ein Dritttheil des Nominal-Anlagecapitals für den Bau und die Ausrüstung der sämmtlichen, einer und derselben Unternehmung gehörigen Localbahnen in keinem Falle übersteigen darf, ist bis zur Vollendung und Inbetriebsetzung der betreffenden Localbahnen gänzlich und auch nach diesem Zeitpunkte insolange und insoweit ausgeschlossen, als nicht die Verzinsung und Tilgung der auszugebenden Prioritäts-Obligationen in dem factisch erzielten und als dauernd gesichert anzusehenden Reinerträgnisse der Bahn nach den von der Regierung zu prüfenden Ausweisen ausreichende Bedeckung findet. 5. In mehreren Artikeln wird die Benutzung öffentlicher Strassen für die Anlage und den Betrieb von Localbahnen geregelt. 6. Endlich wird ausgesprochen, dass das Eisenbahn-Concessionsgesetz und das Localbahngesetz auch auf Localbahnen, welche nicht mit Dampfkraft betrieben werden, Anwendung finden und dass auch die Pferdebahnen unter das Localbahngesetz fallen. Einer statistischen Darstellung des Motivenberichtes ist Folgendes zu entnehmen: Auf Grund des Localbahngesetzes vom 25. Mai 1880 und des Gesetzes vom 26. Mai 1882 wurden concessionirt:

im Jahre 1880	100,2 km
„ „ 1881	501,1 „
„ „ 1882	322,3 „
„ „ 1883	146,5 „
„ „ 1884	62,0 „
Zusammen	1132,1 km.

Hierzu kommen 159 km Localbahnen, für welche eine Betheiligung des Staatsschatzes an der Capitalbeschaffung im legislativen Wege theils bereits bewilligt worden ist, theils noch in Verhandlung steht. „Ausserdem“, heisst es in dem Motivenberichte, „ist die concessionsmässige Sicherstellung einer Reihe weiterer Localbahnen theils unmittelbar bevorstehend, theils noch in diesem Jahre, theils aber erst im Laufe der nächstfolgenden Jahre zu gewärtigen“.

Localbahn Elbogen-Giesshübel.

Das „Reichsgesetzblatt“ enthält die Concessionsurkunde für diese Localbahn. Concessionär ist die Oesterreichische Localeisenbahn-Gesellschaft. Die Linie, deren Länge mit 28 km fixirt ist, muss binnen einem Jahre, d. i. bis spätestens 6. Februar 1885, vollendet sein. Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf Verlangen der Staatsverwaltung eine Verbindung mit der Buschtêhrader Bahn bei Dallwitz herzustellen.

Oesterreichs Handel und die Serbischen Bahnen.

In der Wiener Handelskammer gelangte nachstehender Erlass des Handelsministers zur Verlesung, welchen wir hiermit im Wesentlichen wiedergeben: „Wie bereits aus in die Oeffentlichkeit gedrungenen Notizen bekannt sein dürfte und nunmehr vom K. K. Ministerium des Aeussern auf Grund fachmännischer Erhebungen mir mitgetheilt wurde, lässt sich darauf rechnen, dass die Savebrücke zwischen Belgrad und Semlin und die Linie Belgrad-Nisch bis Herbst 1884 dem Betriebe übergeben werden können. Da die neue Eisenbahnlinie Budapest-Semlin schon eröffnet worden ist, wird mithin bis zu diesem Zeitpunkte die directe Schienenverbindung mit Belgrad und Nisch hergestellt sein, während der Ausbau der von Nisch an die Serbisch-Bulgarische und Serbisch-Türkische Grenze abzweigenden Linien, sowie die Fortführung derselben auf Bulgarischem und Türkischem Gebiete zum Anschlusse an die bestehenden Bahnen nach Konstantinopel und Salonichi, wie die Dinge liegen, vor dem in der Convention vom 9. Mai 1883 festgesetzten Zeitpunkte, nämlich dem 15. October 1886, wohl kaum in Aussicht genommen werden kann. Es bedarf wohl kaum einer näheren Erörterung, welche Bedeutung und Wichtigkeit der Anschluss der Serbischen Bahnlinie an das Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnnetz für unseren Verkehr mit Serbien und den angrenzenden Balkanländern hat und wie damit das in erster Linie massgebende Mittel einer jeden Concurrenz, nämlich die unmittelbare und leichte Communication einer Bahnverbindung, diesfalls zu unseren Gunsten gestaltet worden ist. Angesichts dieser erfreulichen Thatsache kann ich nicht umhin, das Augenmerk der industriellen und commerciellen Kreise auf die damit näher gerückten wirthschaftlichen Gebiete zu lenken, welche unserem Exporte und unserem Handel überhaupt ein weites, fruchtbares und entwicklungsfähiges Feld der Thätigkeit bieten. — Es ist als eine dankbare Aufgabe der geehrten Kammer zu bezeichnen, anregend und fördernd auf die Verbreitung und Festigung unserer bereits jetzt ansehnlichen Handelsbeziehungen zu diesen Ländern einzuwirken und es kann sich dieselbe bei ihren Bemühungen und Bestrebungen in dieser Beziehung der vollsten Unterstützung und Fürsorge der gesammten Regierung, speciell auch des Ministeriums des Aeussern versichert halten. — Uebrigens behalte ich mir vor, in Bezug auf die Förderung unseres Handels durch die informative Thätigkeit der K. K. Consularämter in Einverständniss mit dem Ministerium des Aeussern weitere Veranstaltungen zu treffen und diesbezüglich weitere Mittheilungen zugehen zu lassen.“

Unzulässige Berufung auf Tarife benachbarter Bahnen.

In jüngster Zeit ist der Fall vorgekommen, dass eine Localbahngesellschaft in ihrem Tarife rücksichtlich einiger Tarifbestimmungen sich auf die in dieser Beziehung in den Tarifen der anschliessenden Hauptbahn aufgenommenen Vorschriften berufen hat. Nachdem durch derlei Berufungen auf Normen, die in Tarifen anderer Bahnverwaltungen enthalten sind, Erschwernisse für die betreffenden Parteien hervorgerufen werden könnten, indem dieselben möglicherweise nicht im Besitze der diesbezüglichen fremden Tarife sein dürften und daher gezwungen wären, diese Tarife sich erst anzuschaffen, so sah sich das K. K. Handelsministerium veranlasst, unterm 21. Februar cr. die Verfügung zu treffen, dass derlei Berufungen zu vermeiden und die diesbezüglichen Tarifbestimmungen in den betreffenden Tarifen vollinhaltlich aufzunehmen seien.

Die Regelung des Arlbergverkehrs.

Wegen derselben finden im Laufe des Monats von Seiten der betheiligten Bahnverwaltungen die letzten Conferenzen in Frankfurt a/M. statt. Die von Deutschen Blättern erwähnten Procentforderungen der Bahnen an den Verkehr werden keineswegs als Basis angenommen werden, denn die Bayerischen Bahnen machen mit Rücksicht auf die Kürze der Route via Simbach ihre Rechte geltend, während von Seite des Staatsbahnbetriebes darauf hingewiesen wird, dass durch die Eröffnung der Arlberglinie eine neue Mitteleuropäische Transitroute geschaffen würde, deren Verkehr keineswegs nach den bestehenden Güterverkehren zu beurtheilen sei. Auch sei sie entschlossen, selbst bei niedrigsten Tarifsätzen für Massenartikel den Verkehr zu fördern; die zwischen der Südbahn, Staatsbahn, Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft und der Direction für Staatseisenbahnbetrieb bestandenen Differenzen können als beglichen betrachtet werden und ist ein einiges Vorgehen beschlossen, falls nicht durch unmässige Forderungen der Bayerischen Bahnen, da es sich um eine Existenzfrage handelt, neuere Verwickelungen entstehen werden.

Zugsignalisirung auf Localbahnen.

Vom Oesterreichischen Handelsministerium wurde den Böhmischen Commerzialbahnen die Ermächtigung ertheilt, dass in jenen Fällen, in welchen Secundärlinien nicht in das Hauptgleise ausserhalb der Anschlussstation, sondern in letztere selbst und zwar unabhängig von der Hauptbahn einmünden, ein Wechsel der Signallaterne vorne an der Locomotive bezw. die Umwandlung der weissen in ein rothes Licht entfallen könne.

Localbahn Karlsbad-Platten-Johanngeorgenstadt.

Die Regierung soll geneigt sein, 600 000 fl. Staatssubvention für diese Localbahn zu gewähren, wenn die Interessenten 250 000 Gulden zeichnen und die Baugesellschaft 1 500 000 fl. Actienprioritäten übernimmt. Die Zeichnungen der Interessenten haben erst 100 000 fl. erreicht.

Die Ferdinands-Nordbahn und das Uebereinkommen mit der Regierung.

Die Grundzüge des Uebereinkommens sind folgende: 1. Die Ferdinands-Nordbahn erhält eine Concession für den Betrieb der Linien Oswiecim-Krakau, Trzebinia-Mislowitz, Szczakowa-Granica. Die Dauer dieser Concession wurde bis zum Jahre 1966 bestimmt. 2. Diese Concessionsdauer wird auf das gesammte Netz der Ferdinands-Nordbahn, also auch auf jene Linien ausgedehnt, die auf Grund früherer Concessionen betrieben werden und ohne das neue Uebereinkommen schon früher an den Staat heimgefallen wären. Es sind dies die Flügelbahnen Floridsdorf-Jedlersee, Gänserndorf-Marchegg, Oderberg-Annaberg. Für das ganze Netz der Nordbahn gilt also die Concessionsdauer bis zum Jahre 1966, und nach dem Erlöschen der Concessionsdauer fällt das gesammte Netz der Nordbahn unter den auch bei anderen concessionirten Bahnen geltenden Bestimmungen dem Staate ohne Entschädigung anheim. 3. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, vom Jahre 1904 angefangen, das gesammte Netz der Nordbahn einzulösen, und zwar derart, dass der durchschnittliche Reinertrag der letzten 7 Jahre abzüglich der zwei ungünstigsten Jahre capitalisirt als Kaufpreis des Netzes zu gelten hat. 4. Die Nordbahn verzichtet auf die Garantie für die Mährisch-Schlesische Nordbahn, welche im Jahre 1882 mit rund 300 000 fl. in Anspruch genommen wurde, und refundirt an den Staat die bisher erhaltenen Vorschüsse und Zinsen im Gesammtbetrage von 9,5 Millionen Gulden. 5. Die Nordbahn verpflichtet sich, eine Eisenbahn von einem Punkte der Mährisch-Böhmischen Transversalbahn nach Wallachisch-Meseritsch, Teschen, Bielitz und ebenso einige Localbahnen, die noch näher bestimmt werden sollen, auszubauen. Auch für diese Linien ist die Concession bis zum Jahre 1966 ertheilt. 6. Bezüglich der Tarife wurde festgestellt, dass die Nordbahn mit einzelnen Abänderungen die im Jahre 1882 für den Betrieb der Westlichen Staatsbahnen publicirten Tarife auf ihren sämmtlichen Linien einführt. Gleichzeitig wurde mit der Regierung die Eventualität der Einlösung der Hullein-Kremsierer Bahn ins Auge gefasst. — Diese Punkte des Uebereinkommens sind zwar der „N. Fr. Pr.“ entnommen, stimmen aber mit den diesbezüglichen Meldungen der übrigen Wiener Blätter ziemlich überein. Auf die von denselben hieran geknüpften Raisonnements und Voraussagen werden wir in der nächsten Nummer zurückkommen, bis wohin auch wohl dieses Uebereinkommen in authentischer Form vorliegen wird.

Ferdinands-Nordbahn und die Forderungen der Handelskammern.

Die Troppauer Handelskammer hat in Angelegenheit der Privilegiumsfrage dieser Bahn eine Petition an das Handelsministerium gerichtet, in welcher die Kammer ihre Wünsche bezüglich der Lösung dieser Frage folgendermassen darlegt. Die Nordbahn habe im Jahre 1882 eine Einnahme von 5 558 fl. pro Kilometer im Personenverkehr erzielt, während die Elisabethbahn aus diesem Verkehr pro Kilometer eine Einnahme von 4 133 fl., die Staatseisenbahn-Gesellschaft 3 406 fl., die Südbahn 4 085 fl. und die Nordwestbahn 3 186 fl. erzielte. Im Güterverkehr während des gleichen Jahres habe die kilometrische Einnahme bei der Nordbahn 33 613 fl., bei der Staatsbahn 13 609 fl., bei der Südbahn 12 429 fl., bei der Elisabethbahn 10 924 fl. und bei der Nordwestbahn 9 281 fl. betragen. Die Eingabe verweist auf die Course der Actien und die hohen Dividenden, welche für das Jahr 1882 16,5 pCt. betrugen. Der Bericht kommt sodann zur Erörterung der Frage, welche von den möglichen Lösungen der Nordbahnfrage, nämlich: 1. die Ertheilung einer neuen Concession, 2. die Verstaatlichung mit Privatbetrieb, 3. die Verstaatlichung mit Staatsbetrieb, 4. Belassung als Privatgesellschaft, jedoch mit Staatsbetrieb — den Vorzug verdiene und führt aus, dass die Einführung des Staatsbetriebes auf der Nordbahn die günstigste Lösung der Nordbahnfrage wäre. Die Petition geht sodann zur Besprechung der Tarife auf der Nordbahn über und constatirt auf Grund der Ergebnisse der Eisenbahn-Tarifenquête, dass die Frachteinheitssätze der Nordbahn in den meisten Relationen um 50—70 pCt., in manchen sogar über 100 pCt. höher seien, als auf den westlichen Staatsbahnen. Da nun die Einnahmen aus dem Kohlen- und Coakstransporte bei der Ferdinands-Nordbahn ca. 33 pCt. der Gesammteinnahme aus dem Frachtenverkehr betrügen, der 1882 sich auf 23 390 000 fl. beziffere, so ergebe sich, dass die Schlesischen, Mährischen, Niederösterreichischen und Westgalizischen Kohlenconsumenten jährlich 2½ bis 4 Millionen Gulden für diesen Brennstoff mehr ausgeben mussten, als sie zu bezahlen hätten, wenn die Tarife der westlichen Staatsbahnen auf der Nordbahn in Geltung wären. Auch die Eisentarife der Nordbahn müssten um 30—40 pCt. herabgesetzt werden, wenn die Concurrenzfähigkeit der heimischen Eisenindustrie gehoben werden soll. Schliesslich bittet die Kammer, dass bei éventueller Concessionsertheilung die Herstellung einiger in die gesellschaftlichen Hauptlinien einmündenden Localbahnen der Nordbahn zur Pflicht gemacht werden. (Diese Ausführungen haben gegenwärtig wohl nur ein historisches Interesse, nachdem die vorstehenden Vereinbarungen mit der Regierung bereits getroffen wurden; doch ergiebt sich aus dem Umstande, dass solche überhaupt stattfanden, schon die Ueberzeugung, dass die Regierung selbst nicht in dem Staatsbetriebe allein das volkswirthschaftliche Heil findet, da auch der Privatbetrieb zu Concessionen stets bereit ist. Anm. des Referenten.)

Einführung neuer Schlafwaggons und der Verschluss an Personenwagen.

Im Club Oesterreichischer Eisenbahnbeamten theilte Regierungsrath Obermeyer mit, dass die Direction für Staatseisenbahnbetrieb ein ganz neues System von Schlafwaggons populär zu machen sucht, die manche Vorzüge haben werden. Allerdings käme bei denselben Luxus und Comfort auf Kosten der Oeconomie. Nach jenem neuen System hätte je ein Waggon blos sieben von einander vollständig abgetrennte Schlafcoupés für je eine Person, während die Waggons alten Systems für zwanzig Personen berechnet sind. Die Schlafcoupés der Damen haben feste Wände, während die der Herren durch verschiebbare Vorhänge von einander getrennt sind. Was weiter die Beleuchtung betreffe, so sei man auf dem Gebiete der Elektricität noch nicht soweit vorgeschritten, dass die alte Gasbeleuchtung durch die elektrische ersetzt werden könnte, doch sei auch dieses nur mehr eine Frage der Zeit. Was die Beheizung der Waggons anbelange, müsse er für die Heizung mittelst Dampf stimmen, da durch die Oefen unter dem Fussboden stets ein Feuerheerd mitgeschleppt werde. Regierungsrath Obermeyer kam auch auf den einheitlichen Verschluss an Personenwagen zu sprechen. Was den Ausdruck „einheitlich“ anbelange, so sei er eben nur für das Verständniss des Publikums berechnet. Man habe sich diesbezüglich bereits im Jahre 1878 zu Hamburg beschäftigt, und habe die Berliner Stadt- und Ringbahn, später die Londoner Untergrundbahn bereits das neue System mit Erfolg angewandt. Unter „doppeltem“ Verschluss verstehe man ausser der Klinke blos noch einen Riegel, welcher die Sicherheit des fahrenden Publikums in nicht geringem Grade erhöhte, und sei es nur zu bedauern, dass jener doppelte Verschluss bis heute nicht obligatorisch bei sämmtlichen Bahnen eingeführt wurde. — Reicher Beifall belohnte am Schlusse den Vortragenden, zu dessen interessanter Auseinandersetzung ausser den Clubmitgliedern sich eine grosse Anzahl distinguirter Gäste eingefunden hatte.

Börsenbericht und Coursnotiz.

Die Nordbahnfrage lastet auf den Bahneffecten. Die Speculation fürchtet, und zwar mit Unrecht, eine Minderung der Einnahmen in Folge der allerdings schweren Opfer, die die Nordbahn bringen muss. Darunter litten auch die internationalen Bahnwerthe, deren Schlusscours der beiden letzten Wochen aus folgender Zusammenstellung ersichtlich ist.

Nordbahn	2765.—	2704.—	Elbethalbahn ...	198.50	197.50
Franz-Josefbahn	206.75	207.25	Staatsbahn	319.20	317.40
Karl-Ludwigbahn	299.—	298.50	Südbahn	145.75	143.50
Nordwestbahn ..	187.75	187.50			

Italien.

Aus dem Geschäftsbericht für das Betriebsjahr 1882.[1])

Der erste Theil der „Relazione statistica etc.“, welcher die Eisenbahnbauten für directe Rechnung des Staates in Gemässheit von früheren Gesetzen als das vom 29. Juli 1879 behandelt, betrifft die Calabro-Sicilianischen Eisenbahnen, die Linien Asciano-Grosseto, Savona-Bra, Cairo-Acqui und das Ligurische Netz; zusammen sind dies 1 835 km, von welchen ult. December 1882 1 828 km im Betriebe standen. Der verbleibende Rest von 7 km bildet auf der Linie von Vallelunga in Sicilien denjenigen Theil der Strecke, welcher die grosse Gallerie von Marianopoli enthält; hierzu kommen noch 1 km Zweigbahn von der Station Licata nach dem Hafen und 1,65 km, der ersten Gallerie auf der Strecke Tavarotta-Licata entsprechend, welche gegenwärtig nur mittelst einer Hülfslinie nothdürftig betrieben wird.

I. Das ursprüngliche Calabro-Sicilianische Netz, 640 km zusammen, von der Gesellschaft Vitali, Charles, Picard & Co. laut Gesetzes aus Juli und August 1868 erbaut und eröffnet, erforderte hauptsächlich noch Schlussregulirung von Expropriationen, namentlich auf Sicilien. Hinsichtlich des Netzes unterscheidet der Bericht der Zeit nach drei Perioden und bezüglich der gezahlten Beträge drei Kategorien, nämlich: A. Bauten etc., welche direct vom Staat veranlasst, in 1882 ausgeführt wurden; B. Ergänzungsbauten, welche die Südbahngesellschaft als Betriebsführerin à conto des Staates in 1882 ausgeführt hat; C. Ausser-

[1]) Cfr. No. 22 S. 294 Jahrg. 1884 d. Ztg. Die Red.

ordentliche Unterhaltungskosten, welche ebengenannte Gesellschaft in 1882 à conto des Staates aufwendete. Es erforderten:

	ad A. L.	ad B. L.	ad C. L.	zusammen L.
die Calabrischen B.	5 552 241	1 415 295	8 266 307	15 233 843
die Sicilianisch. B.	—	3 412 673	10 536 357	13 949 030
Total	5 552 241	4 827 968	18 802 664	29 182 873

bezüglich der ersten Periode.

Die zweite Periode anlangend (d. h. die weiteren Bauten in Gemässheit des Gesetzes vom 28. August 1870), betrifft bei den Calabrischen Bahnen die Section Cariat bis zum Assi-Fluss der Linie Tarent-Reggio mit 158,8 km, die Linien Eboli-Metaponto mit 192 km und Jonio-Cosenza mit 68,6 km, zusammen 419,4 km; bei dem Sicilianischen Netz sind es: die Verbindungsbahn Palermo Station-Hafen Palermo (6,1 km), die Section Lircara-Porto Empedocle der Linie Palermo-Porto Empedocle (66,9 km) und die Section Leonforte-Licata der Linie Catania-Licata mit 118,5 km, zusammen 191,5 km. Die Südbahn hat bezüglich ersterer Bahnen nur geringfügige Beträge an ausserordentlichen Unterhaltungskosten und betreffs des letztgenannten Netzes etwa rund 9 000 L. verwandt.

Die dritte Periode bezieht sich nur auf die beiden Linien von Caldara und von Vallelunga auf Sicilien und zwar zufolge Gesetzes vom 18. Juli 1878; erstere Linie (27,1 km) verbindet die Linie Catania-Licata mit Palermo-Porto Empedocle und hat, da Mitte November 1880 eröffnet, in 1882 keine besonderen Baukosten verursacht. Die Linie von Vallelunga, welche den Weg von Palermo aus durch die Mitte nach dem Osten der Insel Sicilien abzukürzen hat, erstreckt sich auf 56,4 km von der Station Roccapalumba nach Sa. Caterina Xirbi und wurde in 1881 mit Ausnahme der 7 km langen, die Gallerie von Marianopoli enthaltenden Strecke dem Verkehr übergeben; diese Strecke befindet sich noch im Bau und die Verbindung der beiderseitigen Eisenbahnstrecken bezüglich des Transportdienstes über den Berg bei Marianopoli geschieht z. Z. noch durch Pferde. Der Tunnel hat eine unterirdische Länge von 6,28 km rund, wovon zu Ende des Berichtsjahres 4,64 km gebohrt waren und 1,64 km noch zu bohren blieben.

Zählt man zu dem obengenannten Betrage für die erste Periode noch die für Bauten der zweiten und dritten Periode aufgewandte Gesammtsumme von 253 831 785 L., so sind für das in Rede stehende Netz in 1882 incl. für Rollmaterial und Telegraphenwesen im Ganzen 283 014 658 L. verwendet worden.

Sowohl die im Text befindlichen, wie die als Anlagen des ersten Berichtstheils gegebenen Tabellen enthalten genaueres Detail für obige Angaben.

II. Bezüglich der Eisenbahn Asciano-Grosseto (kraft Gesetzes vom 28. August 1870 gebaut) erwähnt der Bericht keine Einzelnheiten.

III. Die Ligurischen Bahnen (Levante da Massa-Genua 121 km, Verbindungslinie zu Genua 3 km und Poninte da Valtri bis zur Französischen Grenze 144 km, zusammen 268 km) hatten im Etat pro 1882 inclusive des Rückstandes aus dem Vorjahre 3 844 108 L. zur Verwendung für diverse Bauten zugewiesen erhalten, wovon indessen nur 803 204 L. zur Ausgabe gelangten und 3 040 904 L. zur weiteren Verwendung in der Folgezeit übrig blieben; das bezügliche Gesetz datirt vom 29. Juli 1879. Die Arbeiten lässt die Verwaltung der Oberitalienischen Eisenbahnen ausführen.

IV. Die für die Eisenbahnlinien Savona-Bra und Cairo-Acqui von der nämlichen Verwaltung in 1882 ausgeführten Bauarbeiten betreffen Befestigungs- und Reparaturbauten, bezüglich deren die Verwaltung mit dem Unternehmer im Process lag.

Von den 11 Anlagen des ersten Theils der „Relazione etc." bezieht sich eine auf Erläuterungen bezüglich der Ligurischen Bahnen.

Der zweite Theil des Geschäftsberichtes betrifft neue Ergänzungslinien in Gemässheit des Gesetzes vom 19. Juli 1879; nach der Art des Oberbaues werden bekanntlich 4 Kategorien von Bahnen des Ergänzungsnetzes unterschieden.

Nachstehend führen wir die einzelnen Linien auf und deuten an der Hand des Berichtes, welcher die einzelnen Strecken detaillirt, den Stand der Arbeiten zu Ende Juni 1883 im Allgemeinen an:

1. Kategorie.

1. Novara-Pino: Oleggio-Pino Schweizer Grenze, 66 km im Bau [2]); die gesammten Anlagekosten betrugen 30 334 027 L.
2. Rom-Solmona, 170 km im Bau (von 3 Strecken mit zusammen 49 km war die Trace noch nicht definitiv festgestellt).
3. Parma-Spezia nebst Abzweigung nach Sarzana, 111 km, davon 72,5 km bereits in der Bauausführung begriffen.
4. Faenza-Pontassieve, davon 45,4 km in Bauangriff genommen.
5. Terni-Rieti-Aquila [3]), } näheres Detail ist in Theil III des
6. Campobasso-Benevento [4]), } Jahresberichtes enthalten.
7. Codola-Nocera, 1. Mai 1882 eröffnet, 4,3 km.
8. Eboli-Reggio, auf 87 km einzelner Strecken sind die Bauarbeiten begonnen resp. theilweise weit vorgeschritten.

2. Kategorie.

1. Bassano-Primolano, noch nicht begonnen.
2. Aosta-Ivrea, 66 km, in 5 Loose eingetheilt, von denen 3 in Angriff genommen.
3. Linie Gozzano-Domodossola, 43 km in 4 Loosen, davon 1 bis Juli 1884 fertig zu stellen, 1 begonnen.
4. Cuneo-Nizza über Ventimiglia und den Col di Tenda, 70 km, Cuneo-Dalmazzo im April 1883 begonnen.
5. Verbindungslinie zur Eisenbahn dei Giovi (oder Linie Rivarolo-Ronco), 22,5 km in 2 Loosen, von denen 1 begonnen.
6. Sondrio-Colico-Chiavenna, 63 km in 4 Loosen, von denen 2 (25 km) in Bauangriff genommen.
7. Belluno-Feltre-Treviso, 85,4 km in 8 Loosen, von denen 3 (29 km) sich in Bau befinden.
8. Macerata-Albacina, 67,2 km in 6 Loosen, davon 1 mit 11 km in Angriff genommen.
9. Ascoli-San Benedetto, 28 km, von denen 18 km gegen Ende 1882 begonnen wurden.
10. Teramo-Giulianova, 25 km in 4 Loosen, Anfangs 1884 zu eröffnen.
11. Avezzano-Roccasecca, 75 km, davon 29 km in Angriff genommen.
12. Campobasso-Termoli [4]), Detail ist im III. Theil des Berichtes angegeben.
13. Benevento-Avellino, 33 km in 3 Loosen, von denen 1 (6,7 km) in Angriff genommen.
14. Cosenza-Nocera Tirrena, 47 km; das definitive Project ist zur Genehmigung vorgelegt
15. Von der Küste bei Catanzaro nach Stretto Veraldi, 40 km, wovon die Strecke Catanzaro-Catanzaro Küste in Angriff genommen ist und baldmöglichst eröffnet werden soll.
16. Taranto-Brindisi, 75 km, davon Strecke Taranto-Latiano im Juni bis August 1884 zu eröffnen.
17. Messina-Patti-Cerda, 205 km, davon 27,8 km im Bau, 24,3 km fest projectirt, der Rest noch nicht definitiv festgestellt.
18. Siracusa-Licata, 181 km, wovon erst auf der Strecke Siracusa-Noto 8 km nahezu fertiggestellt sind, der Rest begonnen ist.
19. Adria-Chioggia, 32 km im Bau.
20. Lecco-Colico, 41 km, Näheres im Jahresbericht nicht angegeben.

3. Kategorie.

1. Novara-Varallo, 54 km, davon 29 km (-Romagnano) 1. März 1883 eröffnet.
2. Chivasso-Casale, 52 km, davon erst 27,7 km definitiv festgestellt.
3. Carmagnola-Bra, 19 km im Bau.
4. Cuneo-Mondovi, 25,8 km, davon 1,8 km ab Cuneo im Bau, der Rest definitiv festgestellt.
5. Vercelli-Mortara-Cava Manara-Bressana-Broni, 85 km, in 1882 resp. März 1883 vollständig eröffnet.
6. Airasca-Cavallermaggiore, 33 km in 2 Loosen, wovon Airasca-Moretta (19,6 km) im Bau.
7. Lecco-Como und Ponte San Pietro-Seregno: erstere Bahn (33 km) noch nicht endgültig festgestellt, von letzterer (31 km) sind 6,8 km in Bauangriff genommen.
8. Parma-Brescia-Iseo, 104 km, deren Eröffnung für das Frühjahr 1884 in Aussicht genommen ist.
9. Mantova-Legnago, 32 km, Bau noch nicht begonnen.
10. Mestre-San Donà-Portogruaro, 52 km, davon Mestre-San Donà endgültig bestimmt, jedoch noch nicht im Bau.
11. Bologna-Verona, 108 km, davon Bologna-San Giovanni (17 km) genehmigt, 21 km in der Revision begriffen.
12. Ferrara-Ravenna-Rimini mit Abzweigung Lavezzola-Lugo, (118,9 resp. 20,7 km), davon Ferrara-Argenta [5]) = 32,9 km und weitere 21,4 km nahezu fertig, der Rest im Bau.
13. Gaiano-Borgo San Donnino, 19 km, Bau noch nicht begonnen.
14. Piombino-Cornia, 13 km, desgl.
15. Lucca-Viareggio, 22 km, im Bau.
16. Aulla-Lucca, 87 km, im Stadium der speciellen Vorarbeiten.
17. Viterbo-Attigliano, 36,4 km in 5 Loosen im Bau, davon 6,6 km nahezu vollendet.
18. Frascati Station-Frascati Stadt, 3,8 km im Bau und nahezu fertig.
19. Velletri-Terracina, 66 km, in der Revisionsinstanz wegen Verlegung von 22 km.
20. Cajanello-Isernia, 36 km, davon 15,7 km zu Ende 1884 zu eröffnen.

---

[2]) Am 4/12. 1882 für den Betrieb eröffnet, aber noch diverse Ausgaben erfordernd.

[3]) Aquila-Rieti-Terni: eröffnet bis Terni am 29/10. 1883.

[4]) Benevento-Campobasso-Termoli, vollständig eröffnet am 21/10. 1883.

[5]) Anfangs 1884 eröffnet.

21. Sparanise-Carinola-Gaeta, 65 km, Project definitiv festgestellt.
22. Salerno-San Severino, 16 km, desgl.
23. Foggia-Lucera, 19 km, desgl.
24. Foggia-Manfredonia, 35,5 km, neue Submission ausgeschrieben.
25. Candela-Fiumare d'Atella, 25 km im Bau, Anfang 1884 zu eröffnen.
26. Ponte Santa Venere-Avellino, 81 km, im Stadium der speciellen Vorarbeiten.
27. Ponte Santa Venere über Venosa Altamura und Gioja, 141 km, desgl.
28. Solmona-Isernia-Campobasso, 165 km, desgl.
29. Fiumara d'Atella zur Linie Eboli-Potenza, 58 km, desgl.
30. Zollino-Gallipoli nebst Zweigbahn nach Gallipoli Hafen, 35 km in 4 Loosen, sämmtlich in Angriff genommen.
31. Valsavoja-Caltagirone, 62 km, davon 13,2 km festgestellt und in Submission gegeben.
32. Ceva-Ormea, 34 km, davon 19,8 km endgültig festgestellt und verdungen.
33. Sanct' Arcangelo-Urbino Fabriano, 112 km, Project in der Revisionsinstanz.
34. Legnago-Monselice, 39 km, davon 23 km verdungen.
35. Gallarate-Laveno, 31 km, Ende 1883 zu eröffnen.
36. Portogruaro - Casarsa - Spilimbergo - Gemona und Querbahn Treviso-Motta, 69 km zusammen, davon Treviso-Motta (40 km) in zwei Loosen, deren eines Juli 1882 in Bauangriff genommen worden, das andere verdungen ist.

4. Kategorie,

laut Gesetz vom 29. Juli 1879 ursprünglich 1 530 km genehmigt, in Folge Ueberganges der Linie Lecco-Colico in die 2. Kategorie auf 1 489 km reducirt. Davon durch den Staat direct vorgesehen:

1. Macerata-Portocivitanova, 28 km in zwei Loosen, welche (im Bau) schon Ende 1882 hätten eröffnet sein sollen.
2. Moretta-Saluzzo, 13,3 km, im Bau begriffen.
3. Bricherasio-Barge, 11,8 km, desgl.
4. Castelvetrano-Porto Empedocle, 50 km, davon 26,5 km definitiv festgestelltes Project.
5. Saluzzo-Cuneo, 30 km, Ende 1883 zu eröffnen.

An Private concessionirt waren ausserdem 20 Linien dieser Kategorie, welche im folgenden Theil des Jahresberichtes noch besonders erwähnt werden.

Den Anlagen A—J zum Theil III, welche noch genaueres Detail bezüglich der vorgenannten Bauten (ferrovie complementari) enthalten, entnehmen wir die Schlusszusammenstellung der Längen des Ergänzungsnetzes. Es waren am 30. Juni 1883:

von Projecten	in Arbeit resp. Submission km	in Revision km	zurückgegeben behufs Aenderung der Trace km
der Kategorie 1.	389,6	176,5	48,3
„ „ 2.	570,8	96,3	33,8
„ „ 3.	620,4	137,2	63,6
„ „ 4.	46,4	—	—
Summa	1 627,2	410,0	145,7

Der dritte Theil des Rechenschaftsberichtes bespricht die aus privater Thätigkeit hervorgegangenen Eisenbahnen, welche die nachstehend aufgeführten 806 km Bahnlinien betrifft, und zwar nach dem Stande ultimo 1882, nebst Nachtrag für I. Semester 1883:

1. Gozzano-Alzo, 6 km, im Bau.
2. Benevento-Campobasso, 84,5 km, im Bau, in 1883 76,5 km im Betrieb.
3. Termoli-Campobasso, 87,3 km, im Bau, in 1883 49,5 km im Betrieb.
4. Aquila-Rieti, 62,2 km, im Bau; Aquila-Rocca di Corno 12/6. 82 (24,4 km) eröffnet.
5. Ciampino-Nemi, 24 km, noch nicht in Angriff genommen.
6. Verona-Dossobuono, 7 km, desgl.
7. Napoli-Bajano, 38 km, davon bis Pomigliano d'Arco 13 km im Bau.
8. Sassuolo-Mirandola mit Zweigbahn nach Finale, 67,9 km, wovon auf die Abzweigung 20 km entfallen, in 1883 Sassuolo-Modena, 18 km, eröffnet.
9. Ventoso-Guastalla mit Zweigbahn Correggio-Carpi, 62,4 km, mit 12 Stationen und Haltestellen, im Bau.
10. Parma-Suzzara, 44,4 km, mit 7 Stationen und Haltestellen, im Bau.
11. Arezzo-Fossato, 131 km, noch nicht in Angriff genommen.
12. Bergamo-Ponte della Selva, 28,7 km, Project für 12,6 km genehmigt, 1883 in Bau genommen.
13. Adriatico-Fermo-Amandola, 55,6 km, endgültiges Project noch nicht vorgelegt.
14. Terni-Rieti, 40,8 km, im Bau, im December 1883 zu eröffnen.
15. Pinerolo-Torre Pellice, 16,6 km, 21/12. 83 eröffnet.
16. Poggibonsi-Colle Val d'Elsa, 7,6 km, Bau beginnt erst in 1883.
17. Albano-Nettuno, 38,2 km, Bau begonnen.

Ferner wurden noch neu concessionirt:

		km	
durch Königliches Decret v. 12/2. 82	Como - Laveno und Malnate-Saronno	71,00	in 7 Jahren zu vollenden.
durch Gesetz v. 14/5.	Terranova-Golfo degli Aranci	22,00	in 2 Jahren zu eröffnen.
durch Königliches Decret v. 12/7.	Fossano-Ceva	49,21	in 3 Jahren desgl.
desgl. v. 18/7.	Cossato - Strona und Biella - Sagliano Micco	15,00	in 3 Jahren desgl.
desgl. v. 20/9.	Monza-Besana	16,00	definitive Feststellung noch nicht erfolgt.
desgl. v. 22/10.	Bologna - Portomaggiore mit Abzweigung nach Massalombarda	77,00	desgl.
	Summa	250,21	

Die im II. Theil des Berichtes aufgeführten, vorstehend aber nicht benannten Bahnen 4. Kategorie des Ergänzungsnetzes, durch Gesetz vom 29. Juli 1879 genehmigt, sind folgende:

1. Trebbo - Medicina - Massalombarda.
2. Palermo-Corleone.
3. Fano-Santa Barbara.
4. Sassi-Superga (Seilbahn).
5. Arezzo-Stia.
6. Udine - Palmanova - Portogruaro.
7. Lecce-Francavilla-Nardò.
8. Suzzara-Ferrara.

Alsdann giebt im III. Theil eine ausführliche Uebersicht ein nach Provinzen geordnetes Detail des Verhältnisses der Bevölkerung zur Länge des Eisenbahnnetzes, und als Anhang ist eine Uebersicht über Concession, Bau und Betrieb von Dampftramways beigefügt. Der dazu gehörigen Anlage A, welche zunächst 88 in Betrieb befindliche Linien aufführt, entnehmen wir, weil erstere in dem von Dr. Koch herausgegebenen Eisenbahn-Stationsverzeichniss vollständig und detaillirt aufgenommen sind, nur die nachfolgend als im Bau befindlich angegebenen Linien:

	km		km
Alessandria-Altavilla	19,2	Melito-Sant'Antimo-Aversa	6,3
Dalla stazione alla Porta Pia e da questa al palazzo Zaban	1,2	Sant'Antimo-Casandrino	1,2
Brescia-Montechiari	18,9	Capodichino - Aversa con diramazione per Arzano e Casoria	12,5
Casalecchio-Bazzano	15,7	Pisa-Pontedera	20,6
Succivo - S. Maria Capua Vetere	18,3	Navacchio-Calci	5,8
Forlì-Ravenna	27,0	Torino-Leynì	12,3
Lucca-Pescia	19,2	Orbassano-Giaveno	10,0
Lucca-Ponte a Moriano	7,8	Moretta-Saluzzo	13,0
Modena-Vignola	21,2	Verona-S. Bonifacio-Tregnago	44,5
Novara-Vigevano	26,7	San Bonifacio-Lonigo	9,1
Vercelli-Prato Sesia	43,0	im Ganzen	353,5

Den Schluss des III. Theiles bildet eine Zusammenstellung der im Betriebsjahr 1882 bei den Dampftramways zu verzeichnenden Unfälle; unter denselben sind: Zusammenstösse von Zügen 23, Entgleisungen 21, Ueberfahren von Personen in 65 Fällen. Es verunglückten dabei im Ganzen: 63 Personen todt (davon 18 Bedienstete) und 128 Personen verletzt (davon 29 Bedienstete); durch eigene Schuld wurden: getödtet 26 Passagiere und dritte Personen, verletzt 10 Bedienstete und 45 Reisende resp. Dritte. Bei dem Versuch des Selbstmordes wurden 3 Personen getödtet und 2 verletzt. Bei Unfällen, welche durch Fehler bei Handhabung des Dienstes herbeigeführt wurden, sind nur Bedienstete betroffen worden, und zwar 2 getödtet und 5 verletzt.

Russische Correspondenz.

Fastower Eisenbahn.

Auf der im November v. J. abgehaltenen 26. Conferenz der Vertreter der Bahnen der III. Gruppe discutirte der Vertreter der Fastower Eisenbahn im Interesse des internationalen Handels mit den Vertretern der interessirten Verwaltungen einiger Russischen Bahnen über die Creirung eines directen Passagier-, Gepäck- und Güterverkehrs zwischen dem Kaukasusgebiet, der Krim und Mitteleuropa über das Weichselgebiet und die dahinter belegenen Oesterreichisch - Ungarischen und Deutschen Bahnen via der Fastower, der Südwest und Jekaterinen Bahn.

Für die Einbeziehung der Fastower Eisenbahn in den internationalen Verband mit Mitteleuropa wurde namentlich geltend gemacht, dass dieselbe durch die Eröffnung der Jekaterinen Bahn, welche im April d. J. erfolgt, in den Stand gesetzt wird, auf dem kürzesten Wege den Transit wichtiger Artikel aus dem Kaukasusgebiet und der Krim nach Mitteleuropa und in umgekehrter Richtung und ebenso den Personenverkehr Mitteleuropas mit den Kaukasischen Badeorten und der Krim zu vermitteln.

Zur Einführung des projectirten directen Verkehrs werden folgende Massnahmen empfohlen:

1. Um eine bequeme und rasche Personen-Beförderung in beiden Richtungen zu ermöglichen, wird die Einführung von gemischten Wagen I. und II. Classe (Schlafcoupés für Reisende ohne Umsteigen ab der Russischen Grenze (extra hierzu bestimmter allgemeiner Betriebspark der betheiligten Russischen Bahnverwaltungen) vorgeschlagen, an welchen durch besondere Aushängeschilder die Route in Russischer, Deutscher und Französischer Sprache anzugeben wäre.

Besondere Billets für den directen Verkehr (System Edmonson nebst Coupons) des neuesten Typus wären auszugeben, bei welchen (für die Personen- wie für die Gepäckbeförderung) ein besonders ermässigter Tarif bei einer Gesammtentfernung über 500 Werst für alle drei Wagenclassen zur Anwendung kommen müsste.

Dieser directe Verkehr würde auf die Zeit vom 1./13. Mai bis zum 1./13. November zu beschränken sein. Auch wäre der Giltigkeitstermin für die in Rede stehenden Personenbillets (inclusive Aufenthalt während der Reise) auf denselben anzugeben.

2. Für den Güterverkehr würde die Art der Güter, welche zur Aufnahme im directen internationalen Verkehr als geeignet erscheinen, festzustellen sein.

3. Vor Allem wäre zu beschliessen, welche von den betheiligten Bahnverwaltungen mit der Aufstellung der Abrechnungen unmittelbar mit sämmtlichen am Transport betheiligten Bahnen oder nur für den Antheil der Russischen Bahnen zu beauftragen wäre.

Aus Russisch-Polen.

Warschau, den 15. März 1884.

Die Breite des Gleises der Lodzer Fabrikbahn.

Aus Anlass der Verbindung der Lodzer Fabrikbahn mit der in Bau begriffenen breitspurigen Iwangorod-Dombrowa Bahn ist die seit einiger Zeit viel besprochene Frage der Breite des Gleises der erstgenannten Bahn wieder angeregt worden. Behufs Erledigung dieser Frage bemüht sich die Gesellschaft der Iwangorod-Dombrowa Bahn um die Umänderung des gegenwärtigen schmalspurigen Gleises der Lodzer Fabrikbahn in ein breitspuriges, wogegen die Verwaltung der nachbarlichen Warschau-Wiener Bahn danach strebt, dass das bisherige schmale Gleise beibehalten werde. Mit Rücksicht darauf, dass die Lodzer Bahn einstens mit der projectirten Bahn über Kalisch resp. mit der über die Preussische Grenze verlängerten Breslau-Warschauer Bahn in Verbindung treten wird, bringen beide interessirte Bahnen, nämlich die Warschau-Wiener sowie die Iwangorod-Dombrowa Bahn, vortheilhafte Bedingungen in Vorschlag, und soll diese Frage in nächster Zeit vom Ministerium der Communicationen entschieden werden. Von anderer Seite wird wieder gemeldet, dass die Lodzer Fabrikanten ein neues Project in Vorschlag bringen, welches darin besteht, zwei Gleise zu errichten, nämlich ein breitspuriges und ein schmalspuriges. Dieses Project hat zum Zweck, die Kosten zu ersparen, welche auf der Uebergangsstation Koluszki durch eventuelle Verladung der Transporte von den mit der Warschau-Wiener Bahn aus dem Auslande ankommenden Waggons entstehen würden. Im Falle der Acceptirung dieses Projects verpflichten sich die Interessenten, einen Theil der zu seiner Ausführung nöthigen Geldmittel aufzubringen.

Privat-Eisenbahnstationen.

Im Finanzministerium wird in nächster Zeit das Project einer Gruppe von Capitalisten zur Berathung gelangen, welche beabsichtigt, ein Actienunternehmen von Eisenbahnstationen in Städten zu bilden. Der Zweck dieser neuen Gesellschaft soll darin bestehen, in grösseren Handels- u. Industrieplätzen Stationen zu errichten, Waarentransporte in Empfang zu nehmen, um selbige zu befördern und den Adressaten ins Haus zu liefern, und ausserdem den Reisenden Billete zur Benutzung von Eisenbahnen und Dampfschiffen zu verkaufen. Solche Stationen beabsichtigt die Gesellschaft zuerst in folgenden Städten anzulegen: Petersburg, Moskau, Warschau, Odessa, Kiew, Charkow und Kasan.

Iwangorod-Dombrowa Bahn.

Auf der im Bau begriffenen Iwangorod-Dombrowa Bahn, welche in zwei Richtungen das Flussgebiet der Weichsel und Pilica durchkreuzt, sind die Erd- und Oberbau-Arbeiten auf der Hauptlinie Iwangorod-Kielce-Miechow bis Dombrowa bereits fertig hergestellt. Dagegen sind auf der Querlinie: Koluszki, Tomaszow, Bzin und Bodzechowo nur die Erdarbeiten beendigt, so dass dieselbe nicht eher als im April d. J. fertig sein kann. Ein wesentliches Hinderniss im Bau dieser Linie haben die an derselben anliegenden Seen und Teiche geboten, welches aber bereits behoben ist. Zum Bau der Hauptbrücken über Pilica, Wieprz und Weichsel ist ebenfalls geschritten worden. Die letztere Brücke wird jedoch erst im späten Herbst fertig hergestellt werden können. Was die Stationsgebäude anbetrifft, die schon vor Beginn des Winters unter Dach gebracht werden sollten, so sind dieselben auch jetzt noch nicht so weit vorgeschritten. Die Wärterhäuschen dagegen stehen an Ort und Stelle. Der Telegraph längs der Linie Iwangorod-Dombrowa, auf welcher schon Arbeitszüge verkehren, befindet sich ebenfalls in Thätigkeit. Beim Bau der beiden Linien waren im vorigen Jahre ca. 9 000 Personen beschäftigt. — Die neue Bahn durchschneidet fast die reichsten Gegenden von Russisch-Polen; während die Linie Koluszki-Bzin-Bodzechowo eine ganze Reihe von Eisenfabriken des Opoczynskischen Bezirks mit den Haupt-Communicationslinien verbindet und das fruchtbare Sandomierzer Land berührt, durchschneidet die Linie Iwangorod-Dombrowa mit dem einen Ende eine waldige und an Eisenerz und Hüttenwerken reichhaltige Gebirgsgegend, während sie sich mit dem andern Ende bis zu den Pinczower Gyps- und Phosphorlagern hinzieht und die ausserordentlich fruchtbare Skalbmierzer und Proszowskische Gegend erreicht. Da nun die neue Bahn einer guten Zukunft entgegen geht, so geben sich auch die Unternehmer alle mögliche Mühe, um dieselbe sobald als möglich dem Verkehr übergeben zu können. Nach Urtheil der Ingenieure soll der Güterverkehr auf dieser Bahn im August und der Personenverkehr im November d. J. eröffnet werden.

Neue Eisenbahnbauten.

Wie die „Now. Wremia“ berichtet, hat das Ministercomité zur Frage der Ausführung neuer Eisenbahnbauten im Jahre 1884 beschlossen, den Bau der strategischen Bahnen aus Regierungsfonds zu beschränken, dagegen zum sofortigen Bau unentbehrlicher Linien, hauptsächlich der Tukun-Windawa-, der Neurussischen u. Milerowskischen Bahnen zu schreiten. Was die Concessionirung der Samarsko-Ufinskischen Bahn anbetrifft, hat das Comité bereits im vorigen Jahre die Prüfung dieses Unternehmens einer Specialcommission übertragen, welche jetzt ihre Arbeit beendigt hat. Das Ministerium kam zur Ueberzeugung, dass die Bahn Samara-Ufa nur dann eine grössere wirthschaftliche Bedeutung zu erlangen vermag, wenn sie bis Tschelebinsk fortgeführt sein würde. Die Strecke Ufa-Tschelebinsk wird gegenwärtig untersucht und wenn diese Arbeiten günstig ausfallen sollten, so wird das hiesige Eisenbahnnetz sich um folgende Linien erweitern: 1. Ufa-Jekaterinenburg, 2. Fortsetzung der Uralbahn bis zur Samarsko-Ufinskischen Bahn, 3. die Linie Borissoglebsk-Losowo, 4. Smerinka-Nowaseletz, 5. Wladikawkas-Petrowsk. — Von anderen in Bau begriffenen Bahnen wird die Linie Wilno-Kowen die wichtigste sein, da sie die heutigen Entfernungen zwischen den Mittelpunkten des Reichs und zur Grenze wesentlich abkürzt. So wird durch deren Bau z. B. der Weg von Petersburg nach Galizien um 22 pCt. und der von Moskau um 38 pCt. abgekürzt werden.

Portugal.

Am 1. Januar 1884 umfasste das Portugiesische Eisenbahnnetz 1 520 km, welche sich zusammensetzen aus:

Breitspurbahnen (1,67 m): Minho-Duero 284 km, Süd- und Südostbahn 322 km, Nord- und Ostbahn 578 km, Ober-Beïra 253 km, zusammen 1 437 km, und Schmalspurbahnen (resp. 1 und 0,90 m): Porto-Famalicao 57 km und Bongado-Guimaraes 26 km, zusammen 83 km.

Die gleichzeitig im Bau befindlichen Linien betrugen: bei Minho-Duero 66 km, bei Süd- und Südost 324,5 km, bei der Linie von Guimaraes 7 km, bei Lissabon-Torres Vedras 87 km und Coïmbra Station-Coïmbra Stadt 2 km, total 483,5 km.

Die Einnahme der Bahnen in 1883 wird in Francs folgendermassen angegeben:

	Roheinnahme nach Abzug der Steuer	Einnahme pro Kilometer	
Staatsbahnen:		1883	1882
Minho	1 914 054	13 200	13 199
Duero	2 004 092	15 345	15 680
Süd- und Südostbahn	2 595 754	8 061	8 146
Privatbahnen:			
Ost- und Nordbahn	12 105 889	23 921	23 790
Cacérès	471 644	6 551	5 786
Porto-Famalicao	398 262	6 987	6 105
Ober-Beïra	1 191 083	4 708	4 400
zusammen Frcs.	20 680 778	13 920	14 607

Serbien.

Die Serbische Regierung ist von Bulgarien aufgefordert worden, Delegirte zum Zweck der endgültigen Vereinbarung über den Anschluss der Serbischen Bahnen an das Bulgarische Netz zu ernennen.

(Monitore delle str. ferr. No, 10 ed 11 del 5. ed 12. marzo.)

Amerikanische Correspondenz.

Aufhebung von Canalzöllen.

Wie in diesem Blatte früher mitgetheilt worden, sind im Jahre 1882 die Zölle, welche bis dahin auf dem dem Staate Newyork gehörigen, die Wasserverbindung zwischen dem Erie See und dem Atlantischen Ocean (zwischen Buffalo-Albany-Newyork) herstellenden Erie Canal erhoben wurden, aufgehoben worden in der Befürchtung, dass derselbe bei Forterhebung der Zölle in Folge der Concurrenz der grossen Eisenbahnen resp. der ihrer Vervollkommnung entgegengehenden nördlichen ähnlichen Wasserverbindung via Montreal (Wellandcanal und Lorenzstrom) gänzlich veröden könne.

Ueber den Erfolg dieser Massregel ist aus dem Jahresbericht des Staatsingenieurs zu entnehmen, dass das in 1883, dem ersten Jahre nach Aufhebung der Zölle, auf dem Canal beförderte Quantum 5 680 200 t betrug, während der Durchschnitt der vorangegangenen 21 Jahre 5 600 682 t, also nur 1,4 pCt. geringer war. In den 7 Jahren von 1868—1874 incl., in denen die Eisenbahnen noch keine ernsthafte Concurrenz um den Durchgangs-Getreideverkehr machten, belief sich sogar das Durchgangs-Jahresquantum auf 6 255 100 t, also circa 12 pCt. mehr als 1883. Der von dem Staatsingenieur hieraus gezogenen Folgerung, dass durch den früher erhobenen Zoll keinerlei Einfluss auf den Umfang des Verkehrs ausgeübt worden sei, wird jedoch von der „Railr. Gaz.“ widersprochen. Es ist Thatsache, sagt sie, dass die successiven Ermässigungen des Zolls und dessen schliessliche Aufhebung nicht immer eine beträchtliche Verkehrszunahme auf dem Canal im Gefolge gehabt haben, dies ist aber nur ein sicherer Beweis dafür, dass beim Unterbleiben der Ermässigung der Canalverkehr sehr zurückgegangen sein und wohl ganz aufgehört haben würde. Denn die von den Canalbooten durchschnittlich erhobene Fracht, welche in den 10 Jahren von 1864 bis 1873 noch mehr als 15 Cts. für den Bushel Weizen und 13 Cts. für Mais betrug, ging in den nächsten 4 Jahren auf 8 resp. 6¹/₄ Cts. und in den Jahren 1878—1882 auf 6 und 5¹/₃ Cts., im Jahre 1881 sogar zeitweise auf 4³/₄ resp. 4,3 Cts. herunter. Wie sollte da ein Schiffsverkekr möglich gewesen sein, wenn der anfänglich noch 3 Cts. pro Bushel betragende Zoll vom Schiffer zu zahlen gewesen wäre! Der Staat Newyork gewährt allerdings thatsächlich dem Canalverkehr durch Uebernahme der Unterhaltungskosten (1883 = 664 446 D.) eine Subsidie, ist aber dazu genöthigt, um eine grosse darauf angewiesene Industrie nicht untergehen zu lassen, den Getreideverkehr vom Westen der Stadt Newyork zu erhalten und um die grossen Eisenbahnen dadurch zu zwingen, ihre Frachten für den Durchgangsverkehr auf mässiger Höhe zu erhalten. Jene Subsidie hat demnach gewissermassen den Charakter eines Schutzzolles für die Industrie und den Handel des Staates und speciell der Stadt Newyork.

Landbesitz der Bahnen.

Die von der Bundesregierung der Union Pacific-, Kansas Pacific- und Denver Pacificbahn, jetzt vereinigt in der Union Pacificbahn, bei der Concessionirung gemachten Landschenkungen (land grants) belaufen sich zusammen auf 18,2 Millionen Acres. Auf etwa 200—250 Miles westlich vom Missouri war dies alles Ackerbauland und viel davon besonders werthvoll; weiter westlich hauptsächlich Weide- oder Gebirgsland. Etwa 4 Millionen Acres, fast nur Ackerland, sind schon verkauft und dafür circa 15 500 000 D. vereinnahmt. Die Regierungs-Directoren jener Bahn schätzen den Werth der noch disponiblen 14 Millionen Acres auf 17 500 000 D., doch dürfte dieser Betrag den wirklichen Werth wahrscheinlich sehr übersteigen, da der grösste Theil des Ackerlandes verkauft ist.

Die Ackerbauer (ranchmen) gehen sehr langsam heran, Land zu kaufen, besonders aber Grasland, aus dem sie nur geringe Erträge erzielen können. Jedenfalls wird es noch eine lange Reihe von Jahren erfordern, den Landbestand, selbst zum Preise von 1,25 D. pro Acre, los zu werden. Im Jahre 1882 wurden nicht ganz 260 000 Acres verkauft. Sollte später wirklich das Doppelte pro Jahr abgesetzt werden, so würden doch bis zum gänzlichen Verkauf noch 28 Jahre erforderlich sein.

Der Werth der Ländereien der Pacificbahnen wird gewöhnlich bedeutend überschätzt, obwohl die Union Pacific-, Kansas Pacific und die Northern Pacificbahn sehr grosse Flächen besonders werthvollen Landes erhalten haben. Alle diese und noch mehr die Central Pacific, die Southern Pacific und die Atlantic u. Pacific haben indessen noch viel grössere Mengen sehr schlechtes Land, von dem vieles, soweit bis jetzt zu beurtheilen, niemals zu irgend einem Preise, das übrige nur zu niedrigen Preisen und sehr langsam verkäuflich sein wird. Das werthloseste von allem ist das Land der Texas u. Pacific in New-Mexico.

Eine neue Art Fahrbillets

ist kürzlich von der „Grand Trunk“ und einigen westlichen Bahnen eingeführt. Es sind kleine, den Postmarken ähnlich eingerichtete Zettel, jeder für eine Meile giltig, deren 20 auf ein Blatt gedruckt werden; sie sind in Heften von 50, 500 oder 1 000 Stück, aber auch in kleineren Partien bis zu 2 Stück herunter zu dem festgesetzten Preise pro Mile zu haben. Bei der Fahrt wird für jede zu durchfahrende Mile eine Marke abgenommen.

Auf diese Weise vereinfacht sich das Billetlösungsgeschäft in erheblichem Masse, man riskirt nicht, Billets für eine unrichtige Route zu lösen oder dieselben verfallen zu lassen und diese kleinen Marken sind ebenso gut wie baares Geld. Das neue System ist nach der „Railr. Gaz.“ sehr beifällig aufgenommen von der besseren Classe von Reisenden, Geschäftsleuten etc. (Eine ausreichende Controle ist aber bei dieser, jedenfalls nur bei dem Amerikanischen Wagensystem durchführbaren Art von Billets nicht denkbar, abgesehen von anderen Bedenken. Anmerkung d. Ref.)

Züge zwischen Newyork und Neworleans.

Für diese Strecke sollen Expresszüge über die Piedmontroute eingelegt werden, welche die 1 385 Miles lange Fahrt in 39 (statt jetzt 53½) Stunden, folglich mit einer Geschwindigkeit von 35½ Miles (56 km) pro Stunde zurücklegen, also mit ähnlicher Schnelligkeit, wie derartige Züge zwischen Newyork und Chicago gefahren werden. Die ganze Zeitersparniss von 14½ Stunden fällt hierbei, da zwischen Newyork und Washington die betreffenden Züge bereits eine Geschwindigkeit von 40 Miles pro Stunde haben, auf die 1 145 Miles lange Strecke zwischen Washington und Neworleans, welche daher ihre Fahrzeiten von durchschnittlich 24½ auf 35½ Miles bringen, also grosse Aenderungen in ihrer Betriebsweise einführen muss. Die Concurrenz anderer Linien lässt aber keine Wahl.

Strassenbahnpersonal in Newyork.

Der Grund, weshalb die Dienststunden der Strassenbahn-Conducteure und -Kutscher bekanntermassen so ungebührlich lange sind, liegt, nach der „Newyorker Evening Post“ in der enormen Zahl der sich um diese anscheinend leichte, vielfach aber thatsächlich sehr schwere Arbeit Bewerbenden. Beinahe Jeder, der keine regelmässige andere Arbeit hat, oder in seinem Fache keine Beschäftigung findet, strebt nach solcher Stelle, ohne danach zu fragen, wie lang die Dienststunden sind. Es giebt wahrscheinlich nirgends in der Stadt, vielleicht in der Welt, eine Genossenschaft von Arbeitern, die aus heterogeneren Elementen besteht. Man findet darin eine ansehnliche Zahl wegen Schulden oder noch schlimmerer Dinge ausgeschiedener Deutscher Officiere, Leute aller Länder, die hier ihr Glück suchen ohne irgend welche bestimmte Fähigkeit; stellenlose Buchhalter, Niederlags-Commis, Kellner; Farmer, deren Besitz subhastirt ist; ab und zu auch heruntergekommene Geistliche, Redacteure, Versicherungsagenten etc. („Railr. Gaz.“)

Besoldungsverhältnisse.

Die (2 865 Miles = 4 613 km lange) Central Pacific Bahn hat nach der, dem Arbeiter-Statistik-Bureau gemachten Mittheilung ein Personal von 8 986 Mann, darunter 496 Bureaubeamte (clerks) mit einem Einkommen von 50—200 D. pro Monat, 225 Stationsbeamte (agents) von 50—225 D., 221 Conducteure von 85—115 D., 18 Gepäckträger (porters) von 40—90 D., 4 Boten von 20—35 D., 740 Stationsarbeiter von 60—95 D., 704 Bremser etc. von 65—80 D., 3 452 Arbeiter von 35—90 D. und 3 388 von in maximo 55 D., 60 Wasserpumper von 65—85 D., 195 Bahnwärter (patrolmen) von 41—55 D., 1 415 Werkstattsarbeiter von 52—84 D., 143 Maschinenputzer zu 60,9—80 D., 287 Kessel- und Maschinenwärter etc. von 60—175 D., 304 Locomotivführer von 85—145 D., 388 Feuerleute von 65—80 D. und 50 Wächter (watchmen) von 55—60 D. (1 D. = 4,25 ℳ)

Auf den meisten östlichen Bahnen sind die Löhne geringer.

Hohe Entschädigung.

Die Boston & Albany Co. ist durch ein kürzlich ergangenes Urtheil des Oberen Gerichtshofs in Boston verurtheilt, einem Passagier, der am 7. December 1882 bei einem durch Unachtsamkeit ihres Personals hervorgerufenen Zusammenstoss zweier Zugtheile beschädigt und dadurch an den Füssen gelähmt wurde, eine Entschädigung von ca. 30 000 D. zu zahlen.

Personenpreise-Gesetz.

Ein jetzt von der Legislatur von Süd-Carolina angenommenes Gesetz bestimmt, dass keine Eisenbahn dieses Staats, deren jährliche Personengeld-Einnahme pro Bahnmile 1 200 D. übersteigt, mehr als 3 Cts. pro Personenmile (ca. 8 ₰ pro 1 km) erheben darf. Bahnen mit einer Jahres-Personengeld-Einnahme von 700—1 200 D. dürfen höchstens 4 Cts. pro Mile erheben. Als Minimalsatz für kurze Entfernung dürfen 25 Cts. festgesetzt werden.

Jeder Passagier hat Anrecht auf 100 Pfund Gepäck-Freigewicht.

Ausgabe von Saison-, Excursions- etc. Billets zu niedrigeren als den vorbezeichneten Preisen ist gestattet.

Endlich sind die Bahnen verpflichtet, Wagen 2. Classe resp. für Raucher einzustellen und für die Plätze in solchen nicht mehr als 2½ resp. 3 Cts. zu fordern.

Apfelsinentransporte

von Florida sind so bedeutend, dass dafür besondere Fracht-Expresszüge nach Cincinnati eingerichtet sind, welche die 869 Miles (1 400 km) lange Strecke von Jacksonville nach Cincinnati in 69 Stunden durchfahren.

Gefährdung eines Eisenbahntransports

v. O. **Die §§ 315 und 316 des Reichs-Strafgesetzbuchs finden auch Anwendung auf eine dem Verkehr noch nicht übergebene Eisenbahn.** Durch den Eröffnungsbeschluss ist den beiden Angeklagten unter Bezugnahme auf die §§ 316, 47 des R.-Str.-G.-Bs. zur Last gelegt, dass sie gemeinschaftlich am 30. November 1882 zwischen Garnsee und Graudenz in der Gemarkung Lissakowo den Transport auf der Eisenbahn Thorn-Marienburg fahrlässigerweise dadurch in Gefahr gesetzt haben, dass sie durch Einsetzung einer Lowry auf der Fahrbahn Hindernisse für den entgegenfahrenden Arbeitszug bereitet haben, welche einen Zusammenstoss mit diesem veranlassten. Der Vorderrichter hat die beiden Angeklagten von der Anklage des Vergehens gegen den § 316 des R.-Str.G.-Bs. freigesprochen, indem er erwogen: Es sei erwiesen, dass die Theilstrecke Graudenz-Marienburg der Thorn-Marienburger Eisenbahn, auf welcher der fragliche Zusammenstoss geschehen, am Tage desselben — am 30. November 1882 — noch nicht dem öffentlichen Verkehr übergeben gewesen, vielmehr erst am 15. August 1883 diesem Verkehr eröffnet worden ist, und dass die Theilstrecke, insbesondere zwischen Garnsee und Graudenz, im November 1882 erst soweit fertig gestellt war, dass sie von Arbeitszügen befahren werden konnte. Deshalb sei anzunehmen, dass die Strecke Garnsee-Graudenz am 30. November 1882 noch keine „Eisenbahn" im Sinne der §§ 315 und 316 des R.-Str.-G.-Bs. gewesen ist, wodurch der § 316 unanwendbar werde. Entscheidungsgründe des Reichsgerichts: „Der Rechtsansicht des ersten Richters ist nicht beizustimmen. Derselbe legt bei deren näheren Begründung zu Unrecht wesentliches Gewicht auf den Umstand, dass die §§ 315 und 316 in dem „Gemeingefährliche Verbrechen und Vergehen" überschriebenen Abschnitt 27 des R.-Str.-G.-Bs. zweiten Theils stehen. Allerdings führt dieser Abschnitt solche strafbare Handlungen auf, „mit deren Begehung die Wahrscheinlichkeit einer allgemeinen Gefahr für Menschen und Sachen gegeben ist" (Motive S. 141). Trotzdem ist die Gemeingefährlichkeit kein Thatbestandsmerkmal für die sämmtlichen in jenem Abschnitt enthaltenen Strafbestimmungen, wie daraus hervorgeht, dass einige (§§ 312, 313, 314) das Erforderniss gemeiner Gefahr besonders aufstellen, andere (§§ 330 und 323) nur für eine Gefahr „für Andere" oder „für das Leben eines Anderen" erfordern, andere (§ 320 Abs. 1, 2) von einer concreten Gefahr gänzlich absehen. Es ist deshalb ohne Rücksicht auf die lediglich der Systematik dienende Ueberschrift der Thatbestand jeder darin enthaltenen Strafthat aus dem Wortsinn, dem Grunde und Zwecke der Gesetzesvorschrift zu ermitteln. — Zweifellos setzen die §§ 315 und 316 R.-Str.-G.-Bs. eine zum Zwecke des Transports in Benutzung genommene Eisenbahn voraus; denn es wird erfordert, dass der Transport auf einer Eisenbahn durch eine der bezeichneten Handlungen in Gefahr gesetzt wird. Dafür aber, dass die Eisenbahn auch dem öffentlichen Verkehr übergeben, dem Publikum zum Transport von Personen oder Gütern eröffnet sein muss, enthalten die angeführten Paragraphen keine Andeutung. Eisenbahnen, welche lediglich begrenzten — beispielsweise militärischen — Transportzwecken dienen und für die Benutzung durch das Publikum überhaupt nicht bestimmt sind, kann der Strafschutz dieser Paragraphen nicht versagt sein. Vorliegend handelt es sich um eine Eisenbahn, welche für den allgemeinen Verkehr bestimmt ist, jedoch zu der hier fraglichen Zeit auf der Strecke zwischen Graudenz und Garnsee erst für Arbeitszüge, d. h. zum Transport von Arbeitspersonal und Material in Benutzung genommen war. Die Voraussetzungen der §§ 315 und 316 liegen nach deren Wortlaute auch bei einem solchen Transporte auf der Eisenbahn vor. Aber auch der Grund und Zweck dieser Strafvorschriften, den dem Wirken mechanischer Kräfte überlassenen Transport von Personen oder Sachen gegen solche vorsätzliche oder fahrlässige Handlungen, welche die Gesammtheit desselben in Gefahr setzen, zu schützen, trifft in solchem Falle zu. Dass die §§ 315 und 316 R.-Str.-G.-Bs. nicht eine Gefährdung des Publikums, sei es in Ansehung körperlicher Integrität oder des Vermögens, erfordern, hat das Reichsgericht bereits in seinem Urtheile vom 24. Februar 1881 (Annalen Bd. III S. 369) angenommen, indem eine von einem Locomotivführer geleitete, auf einem Bahnhofe sich bewegende Locomotive mit Tender als ein „Transport" beurtheilt und dessen Gefährdung unter die angegriffenen Vorschriften fallend erachtet ist. Ist die Eisenbahn als solche zu Transporten von Personen oder Sachen in Benutzung genommen, so sind die Voraussetzungen, unter denen vorsätzliches oder fahrlässiges Gefährden des Transports nach Massgabe der §§ 315 und 316 a. a. O. strafbar wird, gegeben. Dass auf einer Eisenbahn der Transport sich noch auf einen durch Beruf begrenzten Kreis von Personen (Arbeiter, Beamte) oder auf Sachen bestimmter Gattung beschränkt, schliesst die Anwendung der §§ 315 und 316 des R.-Str.-G.-Bs. nicht aus. Wäre die Ansicht des ersten Richters zutreffend, so würden auch Probefahrten, welche auf fertiggestellten, aber dem allgemeinen Verkehr noch nicht überlassenen Eisenbahnen, sei es mit der blossen Locomotive oder mit vollständig besetzten Zügen unternommen werden, zum Schutze der in Rede stehenden Strafbestimmungen ausgeschlossen sein, was bei der auch in solchem Falle begründeten erheblichen Gefahr für Menschen und Sachen der Absicht des Gesetzgebers offenbar widerstreiten würde." (Erk. d. II. Strafsen. des Reichsgerichts v. 4/12. 1883 wider Puchelt u. Gen.; Braun u. Blum, Annalen Bd. IX S. 111 flg.)

Literatur.

Wie wird man **Maschinentechniker?** Winke und Rathschläge bei der Wahl des maschinentechnischen Berufes. Zusammengestellt und herausgegeben von C. Weitzel, Director des Technicum Mittweida. Preis 1 *M.* Verlag der Bibliothekverwaltung des Technicum Mittweida. 1884.

Diese Broschüre behandelt auf 28 Seiten in allgemein verständlicher Weise und knapper Form die sämmtlichen bei der in Rede stehenden Berufswahl auftauchenden Fragen, dabei als Hauptpunkt den Unterschied zwischen dem auf der technischen Hochschule und dem auf der technischen Fachschule ausgebildeten Maschinentechniker festhaltend und diese Beziehungen nach jeder Richtung beleuchtend. Zugleich wird betont, dass letztgenannte Fachschule (Technicum etc.) keineswegs der Hochschule (Polytechnicum) Concurrenz zu machen habe, sondern beide Bildungsanstalten die Vorstufen zu verschiedenen, im Voraus klar festzustellenden Zielen bilden.

Der Inhalt des Werkchens ergiebt sich aus folgender Uebersicht:

a) Bedeutung des Maschinenbaues, Erklärung der Ausdrücke Maschinenbauer, Maschinentechniker, Monteur; deren Aufgabe, Tauglichkeit dazu, Ausbildung dazu.
b) Die practische Ausbildung, wo, wann, wie und wie lange sie zu erfolgen hat.
c) Die theoretische Ausbildung, wo, wie lange und wie sie verfolgt werden muss, um ihren Endzweck zu erreichen.
d) Ansprüche an den Maschinentechniker und Aussichten desselben; Literaturübersicht.

Wir empfehlen das Werkchen den angehenden Maschinentechnikern und denen, welche sich diesem Berufe widmen wollen.

St.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Betrieb.

Am 1. April cr. wird die Haltestelle Ludwigsglück zur Station erhoben und findet von diesem Tage ab unbeschränkte Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden, sowie von Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Gütern statt. Die Tarifsätze für den Güterverkehr sind in dem Localgütertarif resp. im Nachtrag V zu demselben enthalten, die Sätze für den Personen- etc. und Viehverkehr sind bei unseren Stationen zu erfahren.

Breslau, den 13. März 1884. (762)
Königliche Eisenbahndirection.

II. Güterverkehr.

Zum Gütertarif des **Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnverbandes** vom 1. Juni 1882 tritt mit dem 22. März d. Js. ein Nachtrag XVII in Kraft, durch welchen directe Tarifsätze des Ausnahmetarifes 2 zwischen Gettorf, Altenhof und Eckernförde, Stationen der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn einerseits und der diesseitigen Station Hammeleff andererseits zur Einführung kommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen, auch können Exemplare dieses Nachtrags bei unserer Betriebscontrole hier unentgeltlich bezogen werden.

Altona, den 19. März 1884. (763)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königl. Eisenbahndirection.

Die mit Nachtrag XXVI zu Heft No. 5 des Mitteldeutschen Verbandstarifs in Kraft getretene Bestimmung über die Frachtberechnung für den Transport von **Sprit und Spiritus** im Verkehre mit der Elsässischen Station Dornach, sowie die darin enthaltenen anderweiten Bestimmungen für den Transport von Sprit und Spiritus zum Export nach der Schweiz und durch dieselbe und nach Frankreich und Spanien kommen auch im Sächsisch-Südwestdeutschen Verbande im Verkehre von und nach den in Frage kommenden Sächsischen Stationen zur Anwendung.

Ferner haben die durch den gleichen Nachtrag eingeführten Ausnahmesätze für Braunkohlen, Braunkohlenkokes und Braunkohlenbriquets im Verkehre mit Zeitz und verschiedenen Badischen und Elsässischen Stationen auch im Sächsisch-Südwestdeutschen Verbande Giltigkeit.

Dresden, am 18. März 1884. (764)
Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. April d. J. tritt für den **Transport von Schienen** bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief zwischen Osnabrück und Wien (Station der Oesterr.-Ungar. St.-E.-Ges., Oesterr. Nordwestbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Kaiser Franz-Josefbahn) ein Frachtsatz von 3,01 *M* pro 100 kg in Kraft.

Dresden, am 17. März 1884. (765)
Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Vom 20. d. M. ab werden die im **Norddeutsch-Sächsischen** und **Magdeburg-Sächsischen** Verbandsverkehre bestehenden Ausnahmetarife für Holztransporte auch bei der Auflieferung von Schuhpflöcken, Holzdraht, Holzspänen und Holzzeugmasse in Wagenladungen von 10 000 kg angewendet.

Dresden, den 19. März 1884.
Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (766)

An Stelle des Tarifs für den **Bayerisch-Sächsischen Güterverkehr** vom 1. August 1881 und der hierzu erschienenen Nachträge kommt am 1. Mai d. J. ein neuer Tarif zur Einführung. Dieser Tarif, welcher im Allgemeinen Frachtermässigungen enthalten wird, bringt für einzelne Stationen, namentlich für den Eilgutverkehr, auch höhere Frachtsätze. Ausserdem hebt derselbe die directe Expedition zwischen den Sächsischen Stationen Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Zeitz und Gera mit den Bayerischen Stationen Ebenhausen und Kissingen, sowie zwischen den Sächsischen Stationen Bodenbach und Tetschen und den Bayerischen Stationen der Strecke Eisenstein-Plattling auf. Die directe Expedition dieser Stationen ist sodann auf die Thüringischen Stationen Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Zeitz und Gera resp. auf die Oesterreichischen Stationen Bodenbach und Tetschen verwiesen.

Ueber die neuen Frachtsätze des Bayerisch-Sächsischen Tarifs ertheilt unser Verkehrsbüreau am hiesigen Böhmischen Bahnhofe auf schriftliche Anfrage schon jetzt entsprechende Auskunft. Der Ausgabetermin des neuen Tarifs wird noch besonders veröffentlicht werden.

Gleichzeitig wird noch bekannt gegeben, dass die im neuen Tarife für die Sächsischen Stationen Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Zeitz und Gera enthaltenen Frachtsätze, ebenfalls vom 1. Mai d. J. an, auch im Berlin-Thüringisch-Bayerischen Verbande für die gleichnamigen Thüringischen Stationen zur Anwendung kommen werden.

Dresden, den 19. März 1884. (767)
Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt etc. Zum Local- etc. Vieh-Tarif für den Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt etc. ist mit Gültigkeit vom 1. März cr. ab der Nachtrag III erschienen.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Zusatzbestimmungen zum Betriebs-Reglement und der Tarifvorschriften, sowie eine Ergänzung des Nebengebührentarifs.

Exemplare des Nachtrags können von den betheiligten Expeditionen bezogen werden.

Erfurt, den 10. März 1884. (768)
Königliche Eisenbahn-Direction
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Am 10. April d. J. tritt für den **Transport von Steinkohlen und Kokes** von Stationen der vormaligen Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nord- und Mährisch-Schlesischen Nordbahn, sowie der Ostrau-Friedlander Eisenbahn unter Aufhebung des bisherigen Tarifs vom 10. October 1876 nebst den zu demselben erschienenen Nachträgen ein neuer Tarif mit meist ermässigten Frachtsätzen in Kraft. Exemplare desselben sind von den Versand-Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 17. März 1884. (769)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 1. April cr. kommt der **VII. Nachtrag** zum **Nassau-Badischen Gütertarife** zur Einführung. Der Nachtrag enthält Frachtsätze und Entfernungen für die Station Frankfurt Taunusbahnhof und Hausen-Raitbach, sowie Ausnahmefrachtsätze für Salz, verschiedene Eisenartikel, Zuckerrüben und Düngemittel.

Die genannten Dienststellen und unser Tarifbureau ertheilen nähere Auskunft.

Frankfurt a/M., den 17. März 1884. (770)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahn-Direction
Frankfurt a/M.

Am 1. April cr. tritt der IV. Nachtrag zum **Nassau-Elsass-Lothringischen Tarife** in Kraft, welcher Kilometer- und Frachtsätze für den Verkehr der Station Frankfurt a/M. Taunusbahnhof mit Elsass-Lothringischen Stationen, soweit solche bisher überhaupt nicht bestanden haben, ferner Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Roheisen, Steine, verschiedenen Eisenartikeln und Düngemittel enthält.

Unsere genannte Station sowie unser Tarifbureau ertheilen nähere Auskunft.

Frankfurt a/M., den 17. März 1884. (771)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahn-Direction
Frankfurt a/M.

Im Verkehre zwischen den Stationen Eisern, Hain und Reinhold Forster der Eisern-Siegener Eisenbahn einerseits und der Station Berzée (Usines de Thy-le-Château) der Grand Central Belge-Bahn andererseits treten mit dem 20. d. M. für die **Beförderung von Roheisen** in Wagenladungen von 10 000 kg via Köln-Aachen-Mastricht directe Frachtsätze in Kraft, welche für Eisern und Hain je 11,10 Frcs. und für Reinhold Forster 11,00 Frcs. pro 1 000 kg betragen.

Elberfeld, den 17. März 1884. (772)
Königliche Eisenbahndirection.

Mit dem 1. April 1884 treten im **Südostpreussischen Verbande** für die Beförderung von Drainröhren bei Aufgabe in Quantitäten von 10 000 kg von der Station Wehlau des Bezirks Bromberg nach Stationen der Strecke Pillau-Königsberg der Ostpreussischen Südbahn directe Frachtsätze in Kraft.

Die Höhe der qu. Sätze ist bei den Verbandstationen zu erfahren.

Bromberg, den 14. März 1884. (773 J)
Königliche Eisenbahndirection.

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Güterverkehr. Am 1. April d. J. treten für die Beförderung von „Kalk“ in Wagenladungen à 10 000 kg von den Stationen Ampsin und Moha der Belgischen Nordbahn nach Station Crefeld über die Routen via Bleyberg und Herbesthal ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt die Güterexpedition Crefeld.

Köln, den 17. März 1884. (774)
Königliche Eisenbahndirection
(linksrhein.).

Am 1. April d. J. wird zum **Gütertarife, Theil II**, für den **Local- und directen Verkehr** zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt und der Gotha-Ohrdrufer Eisenbahn, sowie der Nordhausen-Erfurter, Saal-, Weimar-Geraer, Werra-Eisenbahn (mit Einschluss von Wernshausen-Schmalkalden), Eisenberg-Crossener, Friedrichrodaer, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer und Hohenebra-Ebelebener Eisenbahn **Nachtrag V** herausgegeben.

Derselbe enthält:

I. Aenderung des Nebengebührentarifs,

II. Ergänzung des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen,

III. Aenderung der Vorbemerkungen zu den allgemeinen Kilometer-Tariftabellen,

IV. Schnitt-Frachtsätze für die Ilmenau-Grossbreitenbacher Eisenbahn,

V. Erhöhung des Transittarifs zwischen Salzungen und Seebach um 0,03 *M* pro 100 kg,

VI. Verlängerung des Giltigkeitstermins und

VII. Ergänzung des Ausnahmetarifs 2 für Langholz, Aenderung der Nomenclatur des Ausnahmetarifs 3, sowie neue Sätze des Ausnahmetarifs 8 (Braunkohlen) für Station Barneck,

VIII. Aufhebung des Ausnahmetarifs No. 10,

IX. Einführungstermin der im Nachtrag IV enthaltenen Sätze für verschiedene Stationen und

X. Berichtigung der Entfernung zwischen Leipzig und Dobrilugk-Kirchhain von 92 auf 93 km.

Die ad V und X bezeichneten Erhöhungen treten erst am 15. Mai d. J. in Kraft.

Nachtragsexemplare sind in den Güterexpeditionen der Verbandsbahnen zu haben.

Erfurt, den 16. März 1884. (775)
Königliche Eisenbahn-Direction,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 8. d. Mts. sind für den Verkehr unserer Station **Castel die Kilometerentfernungen** mit einigen östlich Frankfurt a/M. belegenen Hessischen Stationen auf diejenigen für Gustavsburg reducirt und entsprechende Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 in denselben Relationen eingeführt worden.

Nähere Auskunft ertheilt die Güterexpedition Castel und unser Tarifbüreau.

Frankfurt a/M., den 14. März 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahn-Direction
Frankfurt a/M. (776)

Grossherz. Badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirkung wird die Station Hausen-Raitbach in den Badisch-Bayerischen Gütertarif vom 1. October 1878 einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen unsere Güterstationen.

Karlsruhe, den 16. März 1884. (777)
Generaldirection.

Magdeburg-Braunschweigischer Verband. Nachdem die Braunschweigische Eisenbahnstation Oschersleben mit der Staatsbahnstation Oschersleben vereinigt ist, treten am 1. April d. J. die in dem obenbezeichneten Verbande bestehenden directen Frachtsätze für den gesammten Güter- und Vieh- etc. Verkehr zwischen den Stationen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn einerseits und Station Oschersleben der Braunschweigischen Eisenbahn andererseits ausser Kraft. Von diesem Tage ab erfolgt die directe Abfertigung von Güter- und Vieh- etc. Sendungen zwischen den erstgenannten Stationen und der jetzigen Gemeinschaftsstation Oschersleben zu den ebenfalls in dem obengenannten Verbande für die gleichnamige Station des Directionsbezirk Magdeburg bestehenden bezüglichen Tarifsätzen.

Magdeburg, den 15. März 1884. (778)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der übrigen betheiligten
Verwaltungen.

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Der Tarif für die **Beförderung von Personen und Reisegepäck** auf der Königlichen Militär-Eisenbahn ist neu bearbeitet und tritt vom 1. Mai d. J. ab in Kraft. Derselbe ist bei den diesseitigen Stationen sowie der unterzeichneten Abtheilung käuflich zu haben.

Schöneberg, den 14. März 1884. (779 J)
Betriebs-Abtheilung der Königlichen Militär-Eisenbahn.

Mit dem 1. Mai d. J. tritt für die Beförderung von **Personen und Reisegepäck** im diesseitigen Localverkehre **ein neuer Tarif** in Kraft, durch welchen verschiedene Fahrpreise theils ermässigt, theils um geringe Beträge erhöht werden.

Der neue Tarif kann demnächst von sämmtlichen diesseitigen Stationen zum Preise von 1 ℳ bezogen werden.

Braunschweig, den 15. März 1884. (780)
Direction der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft.

IV. General-Versammlungen.

Pfälzische Eisenbahnen. Ordentliche Generalversammlung der Pfälzischen Eisenbahngesellschaften betreffend.

Die Herren Actionäre der 3 vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen werden in Gemässheit der §§ 40 und 45 der Gesellschaftssatzungen und der diesen Paragraphen beigedruckten Zusätze (vgl. neue Gesammtausgabe der Satzungen) zu der im Directorialgebäude in Ludwigshafen am Rhein abzuhaltenden

Ordentlichen Generalversammlung
auf Montag, den 28. April 1884,
Morgens 10 Uhr,

ergebenst eingeladen.

Tagesordnung.

I. Geschäftsbericht der Direction pro 1883.
II. Verbescheidung der Jahresrechnungen pro 1883 gemäss § 45 Ziff. 2 der Satzungen.
III. Verfügung über den vorhandenen Reingewinn nach Massgabe der Fusionsgrundlagen.
IV. Erneuerungswahl für die 4 nach dem Dienstalter austretenden Mitglieder des gemeinschaftlichen Verwaltungsrathes (vgl. Abth. I des Geschäftsberichtes) gemäss Ziffer I der Fusionsgrundlagen und § 52 bezw. Zusatz zu § 47 der Satzungen.
V. Wahl zwei neuer Mitglieder des gemeinschaftlichen Verwaltungsrathes an Stelle des freiwillig ausgetretenen Mitgliedes Herrn Kgl. Regierungsrath F. F. Meuth von Kaiserslautern und des verstorbenen Mitgliedes Herrn L. A. Jordan von Deidesheim gemäss § 49 Abs. 2 der Satzungen.

Etwaige Anträge, welche andere als die in vorstehender Tagesordnung bezeichneten Gegenstände betreffen, können nur dann in der Generalversammlung zur Verhandlung kommen, wenn solche nach § 45 Ziffer 6 der Satzungen vier Wochen vorher dem unterzeichneten Vorstande mitgetheilt worden sind.

Diejenigen Herren Actionäre der drei vereinigten Bahngesellschaften, welche dieser Versammlung beiwohnen wollen, haben sich längstens bis zum 20. April l. J. auf dem Bureau der Direction zu Ludwigshafen am Rhein über ihren Actienbesitz entweder durch Vorzeigung der Originalactien oder ein nach Nummern geordnetes, amtlich beglaubigtes Verzeichniss auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegeben werden. Nach den Fusionsbestimmungen wird in der gemeinschaftlichen Generalversammlung jede Actie der Ludwigsbahn für zwei Actien gerechnet.

Ludwigshafen am Rhein, 17. März 1884.
Der Vorstand des Verwaltungsrathes der Pfälzischen Eisenbahnen:
v. Boecking,
Kgl. Hofrath und Reichsrath der Krone Bayern. (781)

V. Submissionen.

Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt. Submission. Die auf den Bahnhöfen Eilenburg, Dobrilugk, Finsterwalde und Cottbus des diesseitigen Amtsbezirks lagernden, für Eisenbahnzwecke nicht mehr brauchbaren Eisenschienen sollen in Submission verkauft werden, wozu Termin auf Freitag, den 4. April cr. Mittags 12 Uhr im hiesigen Verwaltungsgebäude — Frankestrasse 1 Zimmer 4 — anberaumt ist.

Die Verkaufsbedingungen liegen in unserem Betriebsbureau aus, können von demselben auch gegen 50 ₰ Copialien bezogen werden.

Offerten sind verschlossen und frankirt mit der Aufschrift: „Offerte auf Ankauf von Altmaterialien“ bis zum obigen Termin einzureichen.

Halle a/S., den 3. März 1884. (782)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

VI. Verkauf von Altmaterialien.

Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staats-Eisenbahnen. Submission auf alte Materialien. Obengenannte Gesellschaft beabsichtigt die in den Werkstätten in Zwolle und in Tilburg vorräthigen alten Materialien im Submissionswege in dreizehn Loosen zu vergeben.

Die Verkaufsbedingungen sind auf portofreie Anfrage unentgeltlich zu beziehen vom Centralbureau obengenannter Gesellschaft, Abtheilung Magazinverwaltung Moreelselaan in Utrecht, oder von den Magazinverwaltern in Zwolle und in Tilburg.

Die Materialien liegen in Zwolle und in Tilburg zur Besichtigung vom 18. März bis zum 5. April (ausgenommen des Sonntags) von 10 Uhr Morgens bis 3 Uhr Nachmittags. Offerten auf Stempel-Papier sind bis zum 8. April portofrei an das Centralbureau in Utrecht einzureichen.

Die Submittenten sind bis zum 22. April an ihre Offerten gebunden.

Der General-Director. (783)

Die

Neue Börsen-Zeitung

in Berlin
(14. Jahrgang)

erscheint an allen Wochentagen sofort nach Schluss der Börse und enthält:

1. sämmtliche hier eingehende politische, finanzielle und kommerzielle Telegramme;
2. einen politischen Theil, ausgezeichnet durch die Vollständigkeit, Präzision und Schnelligkeit seiner Nachrichten;
3. ein Feuilleton, das eine Fülle interessanter Tagesneuigkeiten und Erörterungen bringt;
4. einen Courszettel, dessen verschiedene Kolonnen ausser den Coursnotirungen des laufenden zugleich den zum Zweck der Vergleichung wiederholten Cours des vergangenen Tages angeben; ausserdem alle für den Effektenbesitzer wissenswerthen Angaben, die Zinstermine, die Dividenden der letzten Jahre, die Angabe der sogen. Börsenzinsen, die Nominalbeträge der einzelnen Appoints, die Zahl und Zeitangaben der stattfindenden Verloosungen etc.;
5. die offizielle, bei der Reichsbank eingeführte, von der Redaktion des „Reichs- und Staatsanzeigers" bearbeitete Verloosungsliste allwöchentlich;
6. die rascheste Mittheilung aller amtlich festgestellten Eisenbahn-Einnahmen, Geschäftsberichte der Aktiengesellschaften, Festsetzung der Dividenden, der etwa ausgeschriebenen Einzahlungen, kurz Alles, was der Besitzer von Effekten und Derjenige, der solche zu erwerben beabsichtigt, wissen muss, um sich vor Nachtheil zu bewahren.

Ferner wird jede Anfrage der Abonnenten über Werth oder Unwerth von Börsenpapieren, über muthmassliches Steigen oder Fallen u. dgl. m. entweder durch die Rubrik

Rathgeber

in der Zeitung oder, wenn gewünscht wird, brieflich unentgeltlich sofort beantwortet.

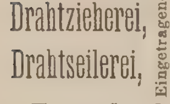
Der Abonnementspreis pro Quartal beträgt nur 5 ℳ. Die Zeitung ist daher die billigste, täglich erscheinende Börsen-Zeitung.

Neu hinzutretenden Abonnenten wird die Zeitung nach Einsendung der Abonnementsquittung an die Expedition schon von jetzt ab gratis zugesandt.

Expedition der „Neuen Börsen-Zeitung",
Berlin SW., Dessauerstrasse 35.

FELTEN & GUILLEAUME

Mülheim a. Rhein bei Cöln.



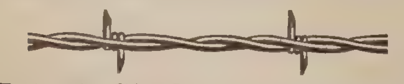


Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.

Zaundraht (Fencing Wire)

geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten

Stahl-Stachelzaundrahts.



(Patent Steel Barb Fencing.)

Gebr. Körting,

HANNOVER.

Anordnung einer Wasserstation vermittelst **Pulsometer.**

31 Auszeichnungen.

Filialen: Wien, Paris, Manchester, Berlin, London, Stockholm, Petersburg und Barcelona.

Vortheile:

1. Grösste Billigkeit, da nur das Graben des Brunnens erforderlich.
2. Keinerlei Kosten für Unterhaltung oder Betrieb.
3. Grösste Betriebssicherheit.

Universal-Injectoren mit Speisewasser-Vorwärmung
(über 8400 Stück im Betriebe).

Automatische Vacuum-Bremsen, sowie Ejectoren für alle übrigen Bremsen

Rippenheizkörper für Werkstätten, Bureauräume etc.
Central-Heizungsanlagen nach eigenen Systemen.
Prospecte, Kostenanschläge & Heizungsprojecte umgehend gratis!

Zeitschrift für Local- und Strassenbahnwesen.

Herausgegeben von W. **Hostmann,** Jos. **Fischer-Dick** und Fr. **Giesecke.**
Jährlich drei bis vier Hefte à 4 ℳ. Verlag von **J. F. Bergmann,** Wiesbaden.
Soeben neu erschienen: Jahrgang 1884. Heft 1.

Inhalt: Allgemeine Uebersicht. Von W. Hostmann. — Der Haarmann'sche Strassenbahn-Oberbau und die Fachpresse. Von A. Haarmann. — Ueber den Hufbeschlag der Pferde. Von Corpsrossarzt Dr. Born. — Die Localbahn von Altona nach Kaltenkirchen. Von W. Hostmann. — Trambahnen in Spanien. Von O. Peine. — Die Schmalspurbahn-Anlagen der Mansfelder Kupferschiefer bauenden Gewerkschaft. Von W. Hostmann. — Die Motoren für Strassenbahnen. Von Fr. Giesecke. — Der Staatssocialismus und die Localbahnen. Von Dr. W. Schaefer. — Literaturbericht.

Eiserne Karren mit Stahlrädern,



unverwüstlich, leicht, in den verschiedensten Formen und Grössen fabricirt in weit bester Construction billigst und gewährt grösseren Abnehmern höchsten Rabatt.

Grosses Lager.

Otto Neitsch in Halle a. d. S.,
Fabrik für Eisenconstructionen.

Maschinen-Fabrik Esslingen

in Esslingen (Württemberg).

Fabrikation von Eisenbahn- und Trambahn-Material
in allen Grössen und Spurweiten.

Locomobilen, Dampfmaschinen, Dampfpumpen, Wassermotoren,
überhaupt alle maschinellen Einrichtungen für
Brauereien, Papierfabriken, Mühlen, Webereien, Spinnereien etc.

Dampfkessel aller Art, insbesondere System **Tenbrink.**

Eiserne Brücken, Dachconstructionen.

Maschinen-, Bau- und Ornamentguss.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. iur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 25. Zeitung des Vereins 1884.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 26. März 1884.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Quartal baldgefälligst erneuern zu wollen. Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 21. März 1884.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Dieser Nummer liegt No. 6 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Die Eisenbahnen der Australischen Colonien.

Mitgetheilt von Henry Greffrath.

Artikel XI.*)

Süd-Australien. Die Colonie Süd-Australien, welche man richtiger Central-Australien nennen sollte, wurde am 28. December 1836 gegründet. Sie umfasst, mit Einschluss des Nordens (Northern Territory), ein Gebiet von 42 488⅓ Deutsch-geographischen Quadratmeilen, zählte aber am Schlusse des Jahres 1883 erst eine Bevölkerung von 310 650 Einwohnern. Es giebt wohl kein Land, wo nach Verhältniss der Seelenzahl so viel für den Bau von Eisenbahnen geschehen wäre, wie gerade in Süd-Australien. Die erste 7½ Miles lange Bahn von der City of Adelaide, der Hauptstadt, nach Port Adelaide wurde am 21. April 1856 eröffnet. Am Schlusse des Jahres 1882 hatte die Colonie bereits 945⅓ Miles in Betrieb, von denen 62⅔ Miles Tram- und die übrigen Locomotivbahnen waren, während an 109 Miles noch gearbeitet wurde. Ausser diesen Staatsbahnen, deren Bau mit Einschluss des Betriebsmaterials 6 332 143 £ gekostet hat, existirten noch vierzehn kurze Privatbahnen, welche die City of Adelaide theils mit den Seeorten Glenelg und Brighton (Locomotivbahnen), theils mit den Vorstädten und nächstliegenden Orten (Trambahnen) verbinden und die zum Theil eine Dividende von 10 bis 12½ pCt. abwarfen. Es wurden auf den Staatsbahnen im Jahre 1882 insgesammt 3 340 560 Personen und 756 999 t Güter befördert und dafür die Summe von 460 109 £ vereinnahmt. Für Verzinsung des Anlagecapitals blieben, nach Abzug der Betriebskosten, ungefähr 2½ pCt. übrig. Unter den Bahnen lieferten nur die von der City of Adelaide nach Quorn, einem Orte mit 550 Seelen in 32° 22′ südl. Br. und 137° 50′ östlich von Gr., laufende Nordbahn, 265 Miles, und die von Port Augusta, an der Spitze des Spencer Gulf in 32° 31′ südl. Br. und 137° 47′ östl. von Gr., nach dem kleinen Orte Farina oder the Government Gums, in 30° 8′ südl. Br. und 138° 17′ östlich von Gr., 198¼ Miles, führende Great Northern Line gute Einnahmen. Mehrere der übrigen Bahnen deckten nicht einmal ihren Betrieb, wie die von Strathalbyn über Goolwa nach Port Victor laufende Bahn, siehe weiter unten, welche mit einer Unterbilanz von 24 000 £ abschloss.

*) Wir verweisen auf unsere früheren Arbeiten über denselben Gegenstand in den Jahrgängen 1873 bis 1883.

Nach weiteren Angaben des Finanzministers im Südaustralischen Parlamente hatte die Colonie Ende September 1883 im Ganzen 980¼ Miles Bahnen in Betrieb, deren Bau 6 485 851 £ gekostet hatte. Die Einnahme des Jahres 1882/83, von Juli zu Juli gerechnet, belief sich auf 485 659 £, gegen Ausgaben in der Höhe von 333 790 £. Die zur Zeit noch in Bau begriffenen und zu bauenden Bahnen dürften nach allgemeiner Veranschlagung 1 909 696 £ kosten. Von October 1882 bis dahin 1883 wurden 498 112 £ vereinnahmt und 367 244 £ verausgabt.

Im Laufe des Jahres 1883 wurden folgende Eisenbahnstrecken neu eröffnet:

1. Am 14. März 1883 auf der von der City of Adelaide, in 34° 57′ südl. Br. und 138° 32′ östlich von Gr., nach Nairne in Bau begriffenen Bahn die erste 19½ Miles lange Section von Adelaide südöstlich nach Crafers auf Mount Lofty, und auf der zweiten Section die erste 2¼ Miles lange Strecke von Crafers bis Aldgate Pump oder Stirling East. Crafers ist ein auf der Höhe von Mount Lofty in 35° 1′ südl. Br. und 138° 43′ östlich von Gr. romantisch gelegener und gern besuchter kleiner Ort, welcher viel Gartenbau betreibt. Die Süd-Australische Regierung begann im Jahre 1879 durch eigene Beamten den Bau dieser ersten Section, um den vielen unbeschäftigten Arbeitern der damaligen Zeit Verdienst zuzuwenden, aber nachdem auf den ersten sechs Miles die Erdarbeiten vollendet waren, wurde die Section am 3 April 1880 den Messrs. Walker and Swan für die Summe von 182 159 £ in Contract gegeben. Die Stahlschienen lieferte die Regierung. Die Bahn hat, mit Einschluss des Betriebsmaterials, 257 606 £ gekostet. Die Bauschwierigkeiten waren sehr erheblich. Es mussten acht Tunnel ausgehöhlt werden, von denen der längste 364 m lang ist und welche zusammen eine Länge von 1 902 m, bei einer Höhe von 5,03 und einer Weite von 4,57 m, haben. Ferner mussten Erddämme bis zur Höhe von 26,52 m aufgeworfen und zwei Viaducte, 110 und 79,24 m lang und 29,26 und 22 m hoch, hergestellt werden. Die Spurweite beträgt 5 Fuss 3 Zoll Englisch = 1,60 m.

2. Am 31. März 1883 auf der von dem Seehafen Kingston, in 36° 50′ südl. Br. und 139° 55′ östlich von Gr., auslaufenden und über Naracoorte nach Tatiara, in 36° 22′ südl. Br. und 141° östlich von Gr., führenden Bahn eine weitere 13⅓ Miles lange Strecke. Dieselbe führt von dem kleinen Orte Custon, auf dem sogenannten University Block im Tatiara-Gebiete, über den 4⅓ Miles entfernten Ort Wolsely durch eine Waldgegend nach

Border Town in 36° 19′ südl. Br. und 140° 46′ östlich von Gr. und hat, einschliesslich des Betriebsmaterials, 3 500 £ pro Mile zu bauen gekostet. Die Kingston-Naracoorte Bahn erhält damit eine Länge von 96½ Miles. Der District um Border Town eignet sich vorzüglich für Weinbau und auch für Weizen. Der Ort selbst zählt erst 210 Einwohner.

3. Am 27. November 1883 die zweite Section der Adelaide-Nairne Bahn. Sie läuft von Crafers, in 35° 1′ südl. Br. und 138° 43′ östlich von Gr., über Aldgate Pump, Bridgewater, Grunthal, Balhannah und Mount Barker Junction nach Nairne, einem Orte mit 450 Seelen in 35° 3′ südl. Br. und 138° 59′ östlich von Gr., und ist 15¼ Miles lang. Sie ward im Juli 1881 den Messrs. Baillie, Davies and Wishart für die Summe von 120 000 £ in Contract gegeben. Da es eine Gebirgsbahn ist, so waren viele Bauschwierigkeiten zu überwinden. So musste z. B. über Cox's Creek ein 45 m langer und 15½ m hoher Viaduct geführt werden.

Mit der 34½ Miles langen Adelaide-Nairne Bahn ist der schwierigste und kostspieligste Theil dieser zu einer intercolonialen bestimmten Bahn fertig gestellt, obgleich sie nur erst einen geringen Theil von der ganzen Länge bis zur Grenze von Victoria, 196 Miles, ausmacht. Die nächste 25¾ Miles lange Strecke von Nairne über Callington in 35° 8′ südl. Br. und 139° 5′ östlich von Gr. nach Murray Bridge (der über den Murray-Fluss führenden Brücke) in 35° 5′ südl. Br. und 139° 20′ östlich von Gr. wurde um Mitte October 1883 dem Mr. H. Robinson für die Summe von 219 875 £ in Verdung gegeben. Auch die letzte Strecke von Murray Bridge bis zur Grenze von Victoria, 136 Miles, wo keine besonderen Bauschwierigkeiten vorliegen, soll in nächster Zeit an Bauunternehmer vergeben werden. Sie wird in möglichst gerader Richtung nach Border Town in 36° 19′ südl. Br. und 140° 46′ östlich von Gr., 124 Miles, und von da nach dem kleinen Orte Wolsely an der Grenze von Victoria, 12 Miles, laufen. Die ganze Victorian Border Bahn, wie man sie nennt, von Port Adelaide ab bis zur Grenze der Colonie Victoria wird eine Länge von 204 Miles haben. Im Jahre 1886, wo die Colonie Süd-Australien ein Alter von fünfzig Jahren erreicht hat, soll in der City of Adelaide eine internationale Ausstellung abgehalten werden, und man hofft bis dahin den Ausbau der Victorian Border Bahn zu vollenden. Es würden dann die Cities of Adelaide, Melbourne, Sydney und Brisbane durch Eisenbahn verbunden sein.

4. Ebenfalls am 27. November 1883 die ersten drei Miles der Bahn, welche sich auf der 3 Miles von Nairne entfernten Mount Barker Junction Station der Adelaide-Nairne Bahn abzweigt und in der Länge von 20 Miles nach Strathalbyn, einem Orte mit 800 Seelen in 35° 16′ südl. Br. und 138° 55′ östlich von Gr., führen soll, wo sie sich mit der von Strathalbyn nach Victor Harbour, in 35° 35′ südl. Br. und 138° 39′ östlich von Gr., laufenden Trambahn vereinigen wird. Diese Bahn wurde, in Verbindung mit der von Sandergrove, einer Station unweit Strathalbyn, zu bauenden 7½ Miles langen Nebenbahn nach dem Orte Milang, am Lake Alexandrina in 35° 26′ südl. Br. und 139° östlich von Gr., zu Anfang Juni 1882 den Messrs. Walker and Swan für die Summe von 143 677 £ in Verdung gegeben.

Wir wollen hier gleich anfügen, dass auf Beschluss des Süd-Australischen Parlaments die von Strathalbyn nach Victor Harbour führende Trambahn, 32 Miles, in eine Locomotivbahn verwandelt werden soll. Die Kosten sind auf 78 000 £ veranschlagt.

Der Bau einer 7 Miles langen Bahn von Gladstone, einem Orte mit 740 Seelen an der Port Pirie and Terowie Bahn in 33° 16′ südl. Br. und 138° 17′ östlich von Gr., nach dem romantisch gelegenen Städtchen Laura, mit 850 Seelen in 33° 12′ südl. Br. und 138° 14′ östlich von Gr., wurde Ende Juli 1883 den Messrs. Hack and Co. für die Summe von 16 555 £ in Verdung gegeben.

Das Parlament der Colonie Süd-Australien bewilligte im August 1883 die durch Anleihe aufzubringenden Geldmittel für den Bau der beiden folgenden sehr kostspieligen Bahnen:

1. Die von Port Augusta, an der Höhe des Spencer Gulf in 32° 31′ südl. Br. und 137° 47′ östlich von Gr., auslaufende transcontinentale Bahn, welche bis Farina, in 30° 8′ südl. Br. und 138° 17′ östlich von Gr., 198½ Miles, in Betrieb ist und von da weiter nördlich bis Hergott Springs, 32¾ Miles, am 5. Februar 1884 eröffnet werden wird, soll von

Hergott Springs bis Strangways Springs in 29° 12′ südl. Br. und 136° 30′ östlich von Gr., 103 Miles und veranschlagt auf 603 827 £, und von da bis

Primrose Springs in 28° 7′ südl. Br. und 136° 18′ östlich von Gr., 77½ Miles und veranschlagt auf 505 863 £,

weiter gebaut werden. Die ganze Bahnstrecke würde mithin 180½ Miles bemessen und einen gesammten Kostenaufwand von 1 109 690 £ erfordern. Die Primrose Springs liegen ungefähr 25 Miles östlich von der Peake Telegraphenstation, in 28° 4′ südl. Br. und 135° 52′ östlich von Gr., und unmittelbar hinter dem grossen Wasserlaufe, welcher auf den Karten mit the Neales benannt ist. Dieser ausgedehnte Fluss mag als der erste der grossen Wasserläufe gelten, welche die tropischen und semitropischen Regen des zur Colonie Süd-Australien gehörigen Northern Territory anschwellen. Der Neales überfluthet manchmal das Land im Umkreise von 2½ Miles. Es wird eine ebenso schwierige wie kostspielige Arbeit sein, die Bahn über das Terrain des Neales hinwegzuführen.

2. Einstimmig beschloss das Parlament den Bau einer schmalspurigen (3 Fuss 6 Zoll Englisch) Bahn von Palmerston, in 12° 27′ 45″ südl. Br. und 130° 50′ 45″ östlich von Gr. an der Nordküste von Australien, nach dem 148½ Miles südwärts gelegenen Pine Creek. Die Kosten sind auf 959 300 £ veranschlagt, und ausserdem wird der Bau eines für Anlegung der Schiffe nöthigen Hafendammes am Port Darwin noch 51 600 £ erfordern. Die Bahn wird das Gebiet der Goldfelder, soweit sie dort bis jetzt entdeckt wurden bestreichen. Die spätere weitere Verlängerung dieser Bahn nach Süden, bis sie mit der von Port Augusta aus nordwärts zu bauenden transcontinentalen Bahn zusammentrifft, soll mit den Geldmitteln beschafft werden, welche aus dem Verkaufe von Land zu Seiten des Bahnkörpers erzielt werden.

Projectirt sind ferner:

1. Der Bau einer Bahn von der City of Adelaide nach Willunga, 27½ Miles, deren Kosten auf 378 874 £ veranschlagt sind. Willunga mit 400 Einwohnern liegt in 35° 16′ südl. Br. und 138° 27′ östlich von Gr. in einem Ackerbaudistricte.

2. Der Bau einer Bahn von Roseworthy, einer Station an der Nordbahn in 34° 33′ südl. Br. und 138° 45′ östlich von Gr., nach Angaston in 34° 32′ südl. Br. und 139° 3′ östlich von Gr. Der Ort zählt 650 Bewohner und producirt viel Wein.

3. Der Bau einer ungefähr 60 Miles langen Bahn von der blühenden Stadt Mount Gambier in 37° 50′ südl. Br. und 140° 45′ östlich von Gr. nach Naracoorte, einem Orte mit 900 Seelen in 36° 55′ 22″ südl. Br. und 140° 47′ östlich von Gr. und Station an der Kingston-Border Town Bahn.

Der grosse Bahnhof in Adelaide ist jetzt elektrisch beleuchtet.

Victoria. Die erste Ansiedelung in der jetzigen Colonie Victoria erfolgte in den Jahren 1834 und 1835 durch die Gebrüder Henty, John Bateman und John Pascoe Fawkner von Van Diemensland aus. Am 1. Juli 1851 wurde Victoria von der Colonie Neu-Süd-Wales, zu deren Gebiet es bis dahin gehört hatte, getrennt und zu einer selbstständigen Colonie mit einem Flächeninhalt von 4 133 Deutsch-geographischen Quadratmeilen und einer damaligen Bevölkerung von 97 489 erhoben. Am 1. April 1883 belief sich die Seelenzahl schon auf 910 375. Dem Umfange nach ist Victoria zwar die kleinste unter den Australischen Colonien, der Bedeutung nach aber wohl die erste oder doch wenigstens mit Neu-Süd-Wales und Neu-Seeland gleichstufig.

Auch im Eisenbahnwesen hat die Colonie grosse Fortschritte gemacht. Die erste 2½ Miles lange Bahn von Melbourne nach Hobson's Bay wurde am 14. September 1854 eröffnet. Am Schlusse des Jahres 1882 hatte die Colonie 1 355 Miles Bahnen in Betrieb, 294 waren in Bau und 45¾ in der Vorbereitung dazu, in Summa 1 694¾ Miles. Sämmtliche Bahnen sind Staatsbahnen und hatten bis Ende 1882 insgesammt 19 746 915 £ gekostet oder durchschnittlich 14 573 £ pro Mile der fertigen 1 355. Am 30. Juli 1883 belief sich die öffentliche Schuld der Colonie auf 26 442 567 £, und davon waren 20 481 459 £ auf Eisenbahnen verwendet worden. Im Februar 1884 wurde auf dem Londoner Geldmarkte eine neue Anleihe von 4 000 000 £ negociirt, welche zum bei weitem grösseren Theile ebenfalls für den Bau neuer Bahnen bestimmt ist. Die Einnahme aus den Bahnen im Jahre 1882 belief sich auf 1 781 078 £ gegen 1 665 207 £ im Vorjahre. Die Betriebskosten stellten sich auf 1 098 599 £, so dass ein Ueberschuss von 682 479 £ verblieb. Dieser verzinste das Anlagecapital mit nur 3½ pCt., und der Staat hatte einen Zuschuss von 191 161 £ zu leisten. In Folge verschiedener sehr bedeutender Unglücksfälle auf den Bahnen während des Jahres wurde der Staat gerichtlich zur Zahlung von 120 098 £ an die Geschädigten verurtheilt. Am besten rentirte sich das nordöstliche Bahnsystem, vergleiche Jahrg. 1883 S. 335 dieser Zeitung, mit 8,22 pCt., dann folgten das westliche mit 3,80, das nördliche mit 3,24 und das östliche mit 3,22 pCt. Die Hobson's Bay Linien, welche hauptsächlich von den erwähnten Unfällen betroffen wurden, schlossen mit einer Unterbilanz von 25 000 £.

Im Verlaufe des Jahres 1883 wurden folgende Bahnstrecken in der Colonie Victoria eröffnet:

1. Am 20. April auf der von der berühmten Goldminenstadt Sandhurst, mit 28 662 Seelen und in 36° 46′ südl. Br. und 144° 17′ östlich von Gr., in nordwestlicher Richtung nach Korong Vale, in 36° 27′ südl. Br. und 143° 36′ östlich von Gr., laufenden Bahn, 50 Miles, eine weitere 22¾ Miles lange Strecke bis East Charlton. Letzteres, ein Ort mit 630 Einwohnern in 36° 15′ südl. Br. und 143° 21′ östlich von Gr. und 173 Miles nordnordwestlich von Melbourne, liegt in einem blühenden Agriculturdistricte, in welchem namentlich viel Weizen gebaut wird.

2. Am 14. Juni unter grossen Feierlichkeiten die letzte, ungefähr 3 Miles lange Strecke von der Wodonga Eisenbahnstation der Nordbahn am Murray-Flusse nach der Albury Station der von Sydney auslaufenden Südbahn am jenseitigen Ufer des Murray (Colonie Neu-Süd-Wales). Die Nordbahn von Victoria und die Südbahn von Neu-Süd-Wales treffen am Murray in 36° 6′ südl.

Br. und 146° 55' östlich von Gr. zusammen und vereinigen die Hauptstädte Melbourne und Sydney. Die unvollendeten 3 Miles am Murray mussten bis dahin auf Omnibussen befahren werden, wodurch eine Verzögerung von mehreren Stunden veranlasst ward. Als der Bau von Eisenbahnen in Australien begann, einigten sich die Colonien Victoria, Neu-Süd-Wales und Süd-Australien dahin, dass die weite Spurweite von 5 Fuss 3 Zoll Englisch = 1,60 m in Anwendung kommen solle. Von dieser Bestimmung wich aber dann Neu-Süd-Wales ab und führte eine Spurweite von 4 Fuss 8½ Zoll = 1,44 m für seine Bahnen ein.

3. Am 21. Juni die erste 14¾ Miles lange Section der von Eaglehawk nach Mitiamo, 36 Miles, in Bau begriffenen Bahn bis Raywood. Eaglehawk, in 36° 50' südl. Br. und 144° 20' östlich von Gr. und 106 Miles nordwestlich von Melbourne, ist eine Goldminenstadt mit 7462 Einwohnern. Raywood, in der Grafschaft Bendigo in 36° 31' südl. Br. und 144° 4' östlich von Gr., zählt 450 Seelen. Im Districte werden Bergbau, Ackerbau und Viehzucht betrieben.

4. Am 2. Juli auf der von der wichtigen Hafenstadt Geelong, mit 9721 Seelen und in 38° 10' südl. Br. und 144° 21' östlich von Gr., nach Colac, mit 1700 Einwohnern und in 38° 31' südl. Br. und 145° 36' östlich von Gr., laufenden Bahn, 50½ Miles, eine weitere 26 Miles lange Strecke bis Camperdown, einem Städtchen mit 1250 Seelen in 38° 15' südl. Br. und 143° 9' östlich von Gr. und in einem vorzugsweise der Viehzucht dienenden Districte.

5. Ebenfalls am 2. Juli eine 17 Miles lange Bahn von der Eisenbahnstation Korong Vale, in 36° 27' südl. Br. und 143° 36' östlich von Gr., nach dem kleinen Ort Boort, in 36° 10' südl. Br. und 143° 43' östlich von Gr. und in einem sehr fruchtbaren Agriculturdistricte.

6. Im August eine 13 Miles lange Bahn von der berühmten Goldminenstadt Ballarat, in 37° 33' südl. Br. und 143° 52' östlich von Gr. und mit 37260 Einwohnern, nach dem südwestlich gelegenen Städtchen Scarsdale in 37° 41' südl. Br. und 143° 40' östlich von Gr.

7. Am 28. September eine 16½ Miles lange Bahn von East Charlton in 36° 15' südl. Br. und 143° 21' östlich von Gr. nach Mount Wycheproof in 36° südl. Br. und 143° östlich von Gr.

8. Anfang December eine 22½ Miles lange Bahn von Traralgon nördlich nach Heyfield. Traralgon, in der Grafschaft Buln-Buln und 97 Miles südöstlich von Melbourne, ist ein kleiner Ort an der von Melbourne auslaufenden Ostbahn oder Gippsland Line in 38° 11' südl. Br. und 146° 29' östlich von Gr. Heyfield, am Thompson-Flusse und in 38° 1' südl. Br. und 146° 49' östlich von Gr., zählt erst 250 Einwohner. Im District werden viel Ackerbau und Viehzucht betrieben.

9. Auf der von Melbourne nach Wodonga am Murray-Flusse laufenden Nordostbahn zweigt sich auf der Beechworth Junction Station, in 36° 18' südl. Br. und 146° 20' östlich von Gr., eine Bahn südöstlich nach dem kleinen Orte Everton, in 36° 20' südl. Br. und 146° 31' östlich von Gr., ab. Diese wurde am 17. December durch eine weitere Strecke von 16⅔ Miles südöstlich bis Myrtleford in 36° 34' südl. Br. und 146° 47' östlich von Gr. verlängert.

Dies ergiebt insgesammt 152 Miles Eisenbahnen, welche im Laufe des Jahres 1883 in der Colonie Victoria neu eröffnet wurden. Rechnen wir diese zu den zu Anfang des Jahres 1883 in Betrieb gewesenen 1355 Miles hinzu, so erhalten wir eine Gesammtzahl von 1507 Miles = 2425 km.

Eine grosse Anzahl anderer Bahnstrecken ist vermessen worden und soll dem nächsten Parlamente eine lange Reihe neu zu bauender Bahnen zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

In Folge der vielen Unglücksfälle in letzter Zeit, durch welche dem Staate sehr grosse Entschädigungssummen an die Verunglückten zur Last fielen, hat das Parlament beschlossen, dass die Verwaltung des Eisenbahnwesens nicht länger unter den jedesmaligen Eisenbahnminister, welcher in der Regel sehr wenig davon versteht, gestellt werden soll, sondern unter eine aus Fachmännern bestehende Behörde, deren Vorsitzender, Mr. Speight, aus England berufen ist.

Neu-Süd-Wales ist die Muttercolonie Australiens, ihre Gründung fällt in das Jahr 1778. Von ihr sonderten sich nach und nach Tasmanien, Victoria und Queensland als selbstständige Colonien ab. Wie sie jetzt ist, umfasst sie noch immer einen Flächeninhalt von 14540½ Deutsch-geographischen Quadratmeilen und zählte am Schlusse des Jahres 1882 eine Bevölkerung von 817468, von denen 449342 männlich und 368126 weiblich waren. Im Eisenbahnwesen hat auch sie rasche Fortschritte gemacht. Ihre erste 14 Miles lange Bahn von Sydney nach der Stadt Parramatta, mit 8450 Seelen und in 33° 46' südl. Br. und 151° 1' östlich von Gr., wurde am 26. September 1855 eröffnet. Am Schlusse des Jahres 1882 hatte sie 1315 Miles, gegen 1247 im Vorjahre, in Betrieb, während 506 Miles in Bau begriffen waren. Bis Ende 1882 waren 15848494 £ oder durchschnittlich 12494 £ pro Mile für den Bau von Eisenbahnen verausgabt worden. Von den 11000000 £, welche noch für den Bau von Eisenbahnen vom Parlamente bewilligt sind, ward im December 1883 eine weitere Anleihe von 3000000 £ auf dem Londoner Markte negociirt. Die Einnahmen auf den Bahnen während des Jahres 1882 betrugen 1698864 £, die Betriebskosten erforderten 934635 £, so dass ein Netto von 764229 £ verblieb, welches das Anlagecapital der Bahnen in Betrieb mit 5,17 pCt. verzinste. Im Durchschnitt wurden pro Mile 1518 £ vereinnahmt und 835 £ verausgabt, mithin verblieb ein Nettogewinn von 683 £ pro Mile. Befördert wurden im Jahre 1882 an Passagieren 8984313 und an Gütern 2619438 t. Das Inventar bestand in 268 Locomotiven und 603 Personen- und 5407 Güterwagen. Sämmtliche Bahnen der Colonie sind, mit Ausnahme der 45 Miles langen Strecke von der Stadt Deniliquin, in 35° 22' südl. Br. und 145° östlich von Gr., Staats- und Locomotivbahnen und haben die Spurweite von 4 Fuss 8½ Zoll Englisch = 1,44 m. Nach vorläufiger Berechnung ergaben die Bahnen im Jahre 1883 eine Einnahme von 2081002 £.

Die Eisenbahnen der Colonie zerfallen in das südliche, westliche und nördliche System. Das südliche System erstreckt sich von Sydney nach Albury am Murray in 36° 5' südl. Br. und 146° 55' östlich von Gr. und ist 386 Miles lang. Die Fahrt von Sydney nach Melbourne wird jetzt in 21 Stunden zurückgelegt. Von der Station Junee Junction, in 34° 44' südl. Br. und 147° 33' östlich von Gr., zweigt sich die 154 Miles lange Südwestbahn nach Hay ab, einem wichtigen Hafenorte mit 2100 Einwohnern am Murrumbidgee-Flusse in 34° 30' südl. Br. und 144° 58' östlich von Gr. Die in unserm vorjährigen Berichte aufgeführten Bahnstrecken, welche, von der Süd- und Südwestbahn abzweigend, noch in Bau begriffen waren, nähern sich ihrer Vollendung.

Die von Sydney auslaufende Westbahn, welche bis Bourke, am Darling-Flusse in 30° 5' südl. Br. und 145° 65' östlich von Gr. und 451 nordwestlich von Sydney, gebaut werden soll, ist nunmehr bis zu dem kleinen Orte Nyngan, in 31° 40' südl. Br. und 147° 20' östlich von Gr., in der Länge von 377 Miles in Betrieb. Die Arbeiten auf der noch fehlenden Strecke bis Bourke sind in vollem Gange. Die sich von der Westbahn auf der Station Wallerawang in 33° 20' südl. Br. und 150° 7' östlich von Gr. abzweigende Nebenbahn nach Mudgee, jetzt bis Capertree, in 33° 9' südl. Br. und 150° 2' östlich von Gr., 22 Miles, fertig, sollte zu Anfang 1884 in der Länge von 85 Miles dem Betriebe übergeben werden. Mudgee, am Cudgegong-Flusse in 32° 35' südl. Br. und 149° 32' östlich von Gr., liegt in einem reichen Goldminendistricte und zählt gegen 3000 Einwohner.

Die Nordbahn läuft von der City of Newcastle, einer wichtigen Kohlenminenstadt mit Hafen an der Nordostküste in 32° 57' südl. Br. und 151° 46' östlich von Gr. und mit 15600 Seelen, aus und wird bis Tenterfield, einem in einem Zinndistricte gelegenen Orte in 29° südl. Br. und 152° östlich von Gr. und 12 Miles von der Grenze der Colonie Queensland, gebaut, wo sie sich mit der von der City of Brisbane auslaufenden Südbahn vereinigen wird. Sie ist seit dem 1. Februar 1883 bis Armidale, 260 Miles, in Betrieb. Armidale, am Dumaresq-Flusse und in 30° 31' südl. Br. und 151° 42' östlich von Gr., liegt in einem fruchtbaren Districte und zählt 2180 Einwohner. Die nächste 64 Miles lange Strecke von Armidale nach Glen Innes, einem Orte mit 1500 Seelen und in 29° 45' südl. Br. und 151° 46' östlich von Gr., soll im März 1884 dem Betriebe übergeben werden. Die 62 Miles lange Strecke von Glen Innes bis Tenterfield befindet sich ebenfalls in Bau, und die letzten 12 Miles bis zur Grenze von Queensland sind in der Vorbereitung. Ist die Nordbahn fertig, so wird dadurch die City of Brisbane mit Newcastle, und da von hier aus eine Bahn nach Sydney gebaut wird, auch mit Sydney durch Eisenbahn verbunden sein.

Von der Nordbahn zweigt sich auf der Station Werris Creek in 31° 26' südl. Br. und 150° 57' östlich von Gr. die Nordwestbahn ab, deren letzte Strecke, 31 Miles, von Boggabri, am Namoi-Flusse in 30° 40' südl. Br. und 150° östl. L.Gr., bis Narrabri im Juni 1883 vollendet wurde. Die Bahn erhält damit eine Länge von 97½ Miles. Narrabri, am Namoi-Flusse in 30° 38' südl. Br. und 150° östlich von Gr., zählt 850 Seelen und liegt in einem sehr fruchtbaren Districte.

Trambahnen mit Dampfmotoren waren im Jahre 1882 im Ganzen 22 Miles in Betrieb und sie ergaben auf das Anlagecapital einen Gewinn von 6,80 pCt. Man beabsichtigt in Districten, wo der Bau von schweren Bahnen nie rentiren würde, leichte Trambahnen mit Dampfbewegung zu bauen.

Queensland, die jüngste unter den Australischen Colonien — sie datirt ihre Selbstständigkeit vom 10. December 1859 — umfasst den nordöstlichen Theil Australiens mit einem Areale von 31427 Deutsch-geographischen Quadratmeilen, ohne die vielen Hunderte von kleinen Inseln an der Ostküste, deren Flächeninhalt unbekannt ist. Sie ist die drittgrösste unter den Colonien auf dem Continente und zählte am Schlusse des Jahres 1882 eine Bevölkerung von 248255, d. i. 145592 männlich und 102663 weiblich.

Queensland giebt für Einwanderung aus Europa (im Jahre 1883 wurden 30000 Personen theils frei, theils assistirt auf Kosten der Colonie aus Europa importirt) und für den Bau von Eisenbahnen alljährlich grosse Summen aus. Am Schlusse des Jahres 1882 waren 898 Miles in Betrieb gegen 801 im Vorjahre, und an

340 Miles wurde noch gebaut. Dieselben hatten 6 244 692 £ gekostet oder durchschnittlich 6 954 £ pro Mile. Die theuerste Bahn war die von der City of Brisbane nach Ipswich mit 19 548 £, die billigste die Bundaberg Linie mit 3 965 £ pro Mile. Eingenommen wurden im Jahre 464 160 £ und liessen, nach Deckung der Betriebskosten, 222 029 £ übrig, welche das Anlagecapital mit 3,55 pCt. verzinsten. Am besten rentirte die Nordbahn mit 4,72, am niedrigsten die Süd- und Westbahn mit 3,3 pCt. Es wurden 506 364 Personen und 235 682 t Güter mit den Bahnen befördert. Am Schlusse des Jahres 1883 waren 1 020 Miles in Betrieb und die Einnahmen des Jahres beliefen sich nach vorläufiger Aufstellung auf 543 000 £.

Die Bahnen der Colonie Queensland fallen unter folgende Systeme:

1. Die von der Hauptstadt der Colonie, der City of Brisbane, mit 36 169 Einwohnern und in 27° 28′ südl. Br. und 153° 6′ östlich von Gr., auslaufende Westbahn ist jetzt bis Mitchell, 370 Miles, in Betrieb. Die 51 Miles lange Bahn von Roma aus bis dahin wurde neu eröffnet. Mitchell, ein Ort mit 300 Seelen in 26° 30′ südl. Breite und 147° 58′ östlich von Gr., liegt in einem reichen Pastoraldistricte. Die Westbahn wird um weitere 110 Miles bis Charleville in 26° 34′ südl. Br. und 146° 2′ östlich von Gr., einem Orte mit 450 Bewohnern in einem ausgezeichneten Weidedistricte, fortgesetzt. Von der Westbahn zweigt sich auf der Station Gowrie Junction, 108 Miles westlich von Brisbane, die 99 Miles lange Südbahn nach Stanthorpe, einem in 28° 40′ südl. Br. und 152° östlich von Gr. und in einem ausgedehnten Zinndistricte gelegenen Orte mit 500 Einwohnern, ab. Die Südbahn wird bis zur Grenze von Queensland, ungefähr 25 Miles, weiter gebaut, um hier mit der Nordbahn der Colonie Neu-Süd-Wales, siehe oben, zusammen zu treffen.

2. Die Centralbahn läuft von Rockhampton, der Hauptstadt des nördlichen Queensland am Fitzroy-Flusse in 13° 25′ südl. Br. und 150° 25′ östlich von Gr. und mit 8 000 Einwohnern, aus. Sie war im Jahre 1882 bis zu dem kleinen Orte Bogantungan in 23° 38′ südl. Br. und 147° 19′ östlich von Gr., 227 Miles, in Betrieb und wurde im September 1883 bis Pine Hill, einem kleinen Orte am Belyando-Flusse in 23° 45′ südl. Br. und 146° 58′ östlich von Gr., 245 Miles, eröffnet. Eine weitere Strecke westlich bis Jericho, 53 Miles, wurde im October 1883 in Verdung gegeben.

3. Die 85 Miles lange Nordbahn, welche von Townsville südlich und dann südwestlich bis Charters Towers in Betrieb ist, hat sich seit unserem vorjährigen Berichte in ihrer Länge nicht verändert, soll jedoch in nächster Zeit bis Balfe's Creek eröffnet werden. Townsville, an der Cleveland Bay in 19° 10′ südl. Br. und 146° 58′ östlich von Gr., zählt 3070 Seelen und bildet den Hafen für den Westen und Nordwesten von Queensland. Im Districte wird viel Viehzucht betrieben, auch existiren dort Goldfelder und Kupferminen. Charters Towers in 20° 6′ südl. Br. und 146° 15′ östlich von Gr. zählt 1 720 Seelen und hat Goldfelder in der Nähe. Von Charters Towers sollen sich zwei Bahnen, westlich und südwestlich abzweigen. Die letztere von Charters Towers bis Norwood, 63 Miles, ist bereits in Bau begriffen. Norwood ist ein kleiner Ort in 20° 39′ südl. Br. und 145° 10′ östlich von Gr., in dessen Nähe sich ebenfalls Goldfelder befinden.

4. Die Bahn, welche von der wichtigen Hafenstadt Maryborough am Mary-Flusse, mit 7 000 Seelen und in 25° 35′ südl. Br. und 152° 43′ östlich von Gr., südlich nach der Goldminenstadt Gympie in 26° 15′ südl. Br. und 152° 28′ östlich von Gr., 60½ Miles, läuft, wurde nördlich bis zu dem kleinen Orte Howard am Burrum-Flusse um 16 Miles verlängert und ist von da bis zu dem Hafenorte Bundaberg in Bau begriffen.

5. Die Bahn von Bundaberg, am Burnett-Flusse mit 1 200 Einwohnern und in 24° 51′ südl. Br. und 152° 27′ östlich von Gr., ist bis Gillen's Siding in 25° südl. Br. und 151° 52′ östlich von Gr., 44 Miles, in Betrieb und wird in nächster Zeit bis Tenningering am Mount Perry, mit 400 Seelen und in 25° 17′ südl. Br. und 151° 50′ östlich von Gr., 60 Miles, eröffnet werden. Der District, in welchem viel Viehzucht betrieben wird, ist auch reich an Kupfer.

6. Auf der Bahn, welche bestimmt ist, von der Station Ipswich an der Westbahn, in 27° 38′ südl. Br. und 152° 48′ östlich von Gr, südlich nach Fassifern in 28° südl. Br. und 158° 36′ östlich von Gr., 33 Miles, zu laufen, ist die erste 18 Miles lange Strecke bis Harrisville, am Warrill-Flusse in 27° 50′ südl. Br. und 152° 40′ östlich von Gr., in Betrieb.

7. Endlich führt eine 12¾ Miles lange Bahn von der City of Brisbane nördlich nach Sandgate in 27° 23′ südl. Br. und 153° 6′ östlich von Gr. Sandgate ist ein an der Moreton Bay gelegener, beliebter Badeort mit 560 Seelen.

Im Juli 1883 wurden die ersten 15 Miles einer von der City of Brisbane südlich nach Logan Village, einem kleinen Orte am Logan-Flusse in 27° 50′ südl. Br. und 153° 10′ östlich von Gr., zu bauenden Bahn in Verdung gegeben.

Die Moorilyan Sugar Company lässt von Moorilyan Harbour aus, in 17° 36′ südl. Br. und 146° 11′ östlich von Gr., eine Trambahn nach ihren Zuckerplantagen am Johnstone-Fluss bauen und hat im August 1883 die ersten 7 Miles veraccordirt.

Am 21. December 1883 wurde der Bau einer Eisenbahn von Mackay südwestlich am Pioneer-Flusse entlang nach Eaton, 21 Miles, mit einer südlichen Abzweigung nach Hamilton, ebenfalls 21 Miles, in Angriff genommen. Mackay, in 21° 10′ südl. Br. und 149° 13′ östl. von Gr., ist ein Seehafen am südlichen Ufer des Pioneer-Flusses und 625 Miles nordwestlich von Brisbane und zählt 2 075 Einwohner. Im Districte wird fast ausschliesslich Zuckerrohr cultivirt und Zucker gewonnen, wozu sich der dortige Boden und das Klima vorzüglich eignen.

Die in Queensland adoptirte Spurweite misst 3 Fuss 6 Zoll Englisch = 1,06 m. Die Fahrschnelligkeit auf diesen Bahnen mit enger Spurweite beträgt, mit Einschluss des kurzen Aufenthalts auf den Stationen, 16 bis 20 Miles in der Stunde.

Wir erwähnten bereits in unserm vorjährigen Berichte, dass das Mc Ilwraith-Ministerium, unter Zustimmung des Gouverneurs, mit einem Englischen Syndicate einen Vertrag abgeschlossen hatte, nach welchem sich dasselbe verpflichtete, auf eigene Kosten den Bau von zwei 1 100 bis 1 200 Miles langen Bahnen in Queensland auszuführen. Beide sollten von Charleville in 26° 34′ südl. Br. und 146° 2′ östlich von Gr. auslaufen, und zwar die eine nördlich nach Point Parker, einem Hafen am Gulf of Carpentaria in 17° 5′ südl. Br. und 139° 16′ östlich von Gr., und die andere südlich nach der Grenze der Colonie Neu-Süd-Wales. Als Entschädigung wurden dem Syndicate 10 000 bis 12 000 Acres Land = 4 046 bis 4 856 ha zu beiden Seiten des Bahnkörpers entlang für jede fertige Mile Eisenbahn bewilligt. Dieser Vertrag ward am 26. Juni 1883 dem Parlamente der Colonie zur Bestätigung vorgelegt, aber nach heftigen Debatten zu Anfang Juli mit 27 gegen 16 Stimmen abgelehnt. Das Parlament wurde aufgelöst und es fanden Neuwahlen statt. Allein als das neugewählte Parlament im October 1883 zusammentrat, verwarf es die Vorlage mit einer noch grösseren Majorität und erklärte, dass der Bau von Staatsbahnen in Queensland nicht durch Weggabe grosser Areale, sondern aus Staatsmitteln und in einer diesen entsprechenden Zeit beschafft werden solle. Das Mc Ilwraith-Ministerium trat ab, und die Opposition kam ans Ruder. Damit war die Angelegenheit ad Graecas Calendas vertagt. Das jetzige Griffith Ministerium projectirt den Bau einer Bahn vom Gulf of Carpentaria ab und wird dem Parlamente darüber Vorlage machen.

West-Australien ist mit seinem Flächeninhalte von 45 898 Deutsch-geographischen Quadratmeilen zwar die grösste unter den Australischen Colonien, hat aber im Ganzen nur langsame Fortschritte gemacht. Daran sind die schlechten Bodenverhältnisse Schuld. Schon im Jahre 1826 fand von Sydney aus unter Major Lockyer ein erster Transport von Verbrechern nach West-Australien statt und zwar dahin, wo jetzt der kleine Ort Rockingham in 32° 18′ südl. Br. und 116° 4′ östlich von Gr. liegt. Die eigentliche Colonie datirt vom 1. Juni 1829 und zählte am Schlusse des Jahres 1882 erst eine Bevölkerung von 30 766, 17 551 männlich und 13 215 weiblich. Bis zum Jahre 1868 blieb West-Australien eine Verbrechercolonie.

Obwohl sich in neuster Zeit die Staatsfinanzen durch die von dem Explorer Alexander Forrest gemachten glänzenden Entdeckungen im sogenannten Kimberley-Districte im Nordosten der Colonie wesentlich gehoben haben, so reichen sie doch lange nicht hin, um grosse Eisenbahnbauten unternehmen zu können. Die Bahnen in Betrieb hatten am Schlusse des Jahres 1882 eine Länge von 92½ Miles, während 21 Miles noch in Bau waren. Die Nordbahn, 34½ Miles, welche den Ort Northampton, in 28° 20′ südl. Br. und 114° 37′ östlich von Gr., mit dem Hafen Geraldton, in 28° 47′ südl. Br. und 114° 35′ östlich von Gr. verbindet, ergab im letzten Jahre eine Einnahme von nur 3 466 £ gegen Ausgaben in der Höhe von 4 086 £, so dass die Betriebskosten nicht gedeckt wurden.

Die Ostbahn, welche von Fremantle in 32° 3′ südl. Br. und 115° 49′ östlich von Gr. ausläuft und über die City of Perth nach dem kleinen Orte Guildford, in 31° 58′ südl. Br. und 116° 3′ östlich von Gr., 20 Miles, führt, hatte im Jahre 1882 eine Einnahme von 9 016 £ gegen Ausgaben von 9 093 £, deckte also ebenfalls den Betrieb nicht. Die Bahn hat 124 469 £ zu bauen gekostet oder 6 223 £ pro Mile. Die zweite Section von Guildford nach Chidlow's Well in 31° 51′ südl. Br. und 116° 16′ östlich von Gr., 21 Miles, welche den Messrs. Wright and Risely für die Summe von 53 000 £ in Verdung gegeben wurde, naht sich ihrer Vollendung und dürfte im Februar 1884 eröffnet werden. Den Ausbau der dritten Section von Chidlow's Well nach York, einem Orte mit 800 Seelen am Avon-Flusse in 31° 52′ südl. Br. und 116° 47′ östlich von Gr., übernahm im October 1883 Mr. Keene für die Summe von 105 000 £.

An der südöstlichen Küste der Colonie existiren zwei Privatbahnen von resp. 24 und 12 Miles Länge, welche wir früher näher besprochen haben. Sie dienen dazu, die werthvollen Sandel- und Jarrahhölzer aus den Wäldern an die Küste für überseeischen Transport zu schaffen.

Von den fünf Offerten, welche in neuester Zeit der West-Australischen Regierung von Englischen Capitalisten gemacht wurden: lange Eisenbahnstrecken gegen Gewährung von 10 000

bis 12 000 Acres Land (ein Acre = 40,46 a) zu beiden Seiten des Bahnkörpers entlang für jede Mile in Betrieb, bauen zu wollen, wird wahrscheinlich die eines Londoner Syndicats unter Mr. Arthur Holdern acceptirt werden. Das Syndicat erbietet sich, gegen eine solche Entschädigung eine Eisenbahn von Albany, einer Hafenstadt am King George's Sound in 35° 2' südl. Br. und 117° 54' östlich von Gr., nördlich nach York, der Endstation der Ostbahn in 31° 52' südl. Br. und 116° 47' östlich von Gr., zu bauen und eine zweite von der City of Perth aus, in 31° 57' östlich von Gr., zunächst an der westlichen Meeresküste entlang und dann durch den grossen Kimberley-District nach dem Cambridge Gulf an der Nordküste in 14° 45' südl. Br. und 128° 7' östlich von Gr. Dabei will sich das Syndicat verpflichten, aus Europa 500 000 Auswanderer frei nach West-Australien zu expediren, wenn die Regierung ihnen ein Areal von je 160 Acres = 64½ ha als Eigenthum überweisen will. Der Gouverneur, die Regierung und der Legislative Council der Colonie haben diese Offerte genehmigt. Da aber West-Australien zur Zeit noch eine Kroncolonie ist, also kein aus freien Volkswahlen hervorgegangenes Parlament mit einem diesem verantwortlichen Ministerium besitzt, so bedarf es für diesen Fall der Zustimmung der Englischen Regierung, an welcher kaum gezweifelt wird. Die Vollendung einer solchen Bahn würde 10—12 Jahre erfordern.

Wir haben schon früher berichtet, dass auch den Colonien Süd-Australien und Queensland ähnliche Offerten gemacht wurden, aber sie fanden Bedenken, die von den Syndicaten für den Bau verlangten Ländermassen aus den Händen zu geben und glaubten mit gutem Rechte eine Zukunft vor sich zu haben, welche ihnen den Bau ihrer Eisenbahnen aus eigenen Mitteln gestattete. In West-Australien liegt die Sache aber anders. Eine Colonie, welche es in den 55 Jahren ihrer Existenz erst auf 30 000 Seelen gebracht hat, muss solche Mittel und Wege acceptiren. Von Albany bis York sind in gerader Linie ungefähr 200 Englische Meilen. Wenn nun auf dieser Länge für jede Mile Eisenbahn 12 000 Acres Land gewährt werden, so ergiebt das 2 400 000 Acres oder 3 750 Englische oder 176 Deutsch-geographische Quadratmeilen. Und nun gar erst die noch sehr viel längere Strecke von Perth nach dem Cambridge Gulf!!

Ein anderes Syndicat in London unter Sir Julius Vogel erbot sich unter gleichen Bedingungen eine Bahn von York nach der westlichen Grenze der Colonie Süd-Australien (Port Eucla in 31° 43' südl. Br. und 128° 50' östlich von Gr.), ungefähr 750 Miles, zu bauen. Die Offerte, an sich sehr günstig gestellt, wird wohl abgelehnt werden müssen, schon deshalb, weil die Colonie Süd-Australien, bei der in hohem Grade öden und unfruchtbaren Gegend nach ihrer westlichen Grenze zu, durchaus kein Interesse hat, ihre Bahnen nach dieser Richtung auszudehnen, so dass an eine Vereinigung beider Colonien durch Eisenbahn nicht zu denken ist.

Im Februar 1884 reichte noch ein Syndicat in London unter Mr. Waddington eine Offerte bei der Regierung von West-Australien ein: gegen Landüberweisung obigen Umfanges eine Bahn von York nach der Champion Bay, in 28° 45' südl. Br. und 114° 36' östlich von Gr., in gerader Linie ungefähr 260 Miles, bauen zu wollen.

Tasmanien. Die Inselcolonie Tasmanien mit einem Flächeninhalt von 1 240 Deutsch-geographischen Quadratmeilen wird durch die schmale Bass-Strasse von Victoria getrennt. Sie wurde 1803 von England in Besitz genommen und bis zum Jahre 1853 zu einer Strafcolonie für die schlimmste Sorte von Verbrechern eingerichtet. Im Jahre 1855 ward Tasmanien von Neu-Süd-Wales, wozu es bis dahin gehört hatte, politisch gesondert und zu einer selbstständigen Colonie erhoben. Sie zählte am Schlusse des Jahres 1882 eine Bevölkerung von 122 479, und zwar 65 131 männlich und 57 348 weiblich.

Im Eisenbahnwesen dieser Colonie war Jahre lang ein Stillstand. Die Finanzen schlossen mit immer neuen Deficits, und darauf war keine Anleihe zu beschaffen. Durch Umgestaltung des Zoll- und Steuerwesens ist aber in den letzten beiden Jahren ein Umschwung eingetreten, und das jährliche Budget schliesst jetzt mit einem nicht unbedeutenden Surplus. In Folge dessen hat das Parlament den Weiterbau seiner Eisenbahnen beschlossen und Ende December 1883 eine neue Anleihe von 800 000 £ genehmigt, wovon 598 000 £ auf Eisenbahnen verwendet werden sollen.

Tasmanien hatte am Schlusse des Jahres 1882, wie in den Vorjahren, erst 172 Miles Eisenbahnen in Betrieb, nämlich:

1. Die Launceston and Western Line, welche von der City of Launceston, am Tamar-Flusse in 41° 30' südl. Br. und 147° 14' östlich von Gr. und mit 17 000 Seelen, nach Deloraine, am Menander-Flusse in 41° 31' südl. Br. und 146° 43' östlich von Gr. und mit 850 Einwohnern, 45 Miles, läuft. Diese Bahn wurde von einer Privatgesellschaft gebaut und kostete 500 000 £. Die Einnahmen des Jahres 1882 beliefen sich auf 27 686 £, gegen Ausgaben in der Höhe von 17 802 £. Im Jahre 1882 genehmigte das Parlament den Ankauf dieser Bahn für 120 000 £ mit der Bedingung, dass aus dieser Kaufsumme die Kosten für den Weiterbau bis Formby bestritten werden. Im October 1883 ward dann die 37½ Miles lange Strecke von Deloraine nach dem Orte Latrobe, am Mersey in 44° 30' südl. Br. und 146° 39' östlich von Gr. und mit 720 Einwohnern, und von da nach Formby, an der Mündung des Mersey in 41° 9' südl. Br. und 146° 22' östlich von Gr. und mit 180 Seelen, den Messrs. Fergus and Blair für die Summe von 94 079 £ in Contract gegeben.

2. Die sogenannte Main Line oder Centralbahn, welche die südliche Hauptstadt, die City of Hobart, mit 27 265 Seelen in 42° 53' 32" südl. Br. und 147° 21' 20" östlich von Gr., mit der nördlichen Hauptstadt, der City of Launceston, 133 Miles, verbindet. Die Einnahmen auf dieser Bahn im Jahre 1882 ergaben 60 328 £, gegen Ausgaben von 58 172 £.

Die Spurweite auf der Launceston and Western Line beträgt 5 Fuss 3 Zoll = 1,60 m, dagegen auf der Centralbahn 3 Fuss 6 Zoll = 1,06 m.

Im December 1883 genehmigte das Parlament von Tasmanien den Bau von folgenden Bahnen:

1. Einer Bahn von Corner's nach St. Mary's, ungefähr 47½ Miles. Corner's, 33½ Miles südöstlich von Launceston, ist eine Station an der Centralbahn in 41° 51' südl. Br. und 147° 22' östlich von Gr. Die Bahn soll von da östlich nach dem kleinen Orte Avoca in 41° 47' südl. Br. und 144° 25' östlich von Gr., dann nordöstlich nach Fingal, mit 250 Seelen in 41° 37' südl. Br. und 148° östlich von Gr. und in einem Districte mit Goldfeldern und Kohlenlagern, laufen und zuletzt in St. Mary's, mit 200 Seelen in 41° 35' südl. Br. und 148° 15' östlich von Gr., enden. Die Kosten sind auf 150 000 £ veranschlagt.

2. Einer 40 Miles langen Bahn von der City of Launceston nordöstlich nach dem kleinen Orte Scottsdale oder Ellesmere am Bird-Flusse und in 41° 7' südl. Br. und 147° 31' östlich von Gr., veranschlagt auf 300 000 £.

3. Einer Bahn von South Bridgewater, einem kleinen Orte am Derwent-Flusse in 42° 45' südl. Br. und 147° 11' östlich von Gr. und 12 Miles nordwestlich von Hobart, im Thale des Derwent entlang nach Glenora in 42° 43' südl. Br. und 146° 50' östlich von Gr., veranschlagt auf 140 000 £.

4. Einer kurzen Bahnstrecke von Oatlands, einem Orte mit 700 Seelen an der Centralbahn in 42° 18' südl. Br. und 147° 25' östlich von Gr., nach Parattah, veranschlagt auf 8 000 £.

Neu-Seeland, mit einem Flächeninhalte von 4 910 Deutsch-geographischen Quadratmeilen, ist eine der schönsten Colonien im Besitze Englands. Sie zählte am Schlusse des Jahres 1882 ohne die Eingeborenen (Maoris), deren Zahl auf 44 097 angegeben wird, eine Bevölkerung von 517 707, und zwar 283 303 männlich und 234 404 weiblich, welche am Schlusse des Jahres 1883, mit Einschluss der Maoris und der erwarteten Regierungsemigranten aus England, auf 580 000 gestiegen war. Die Colonie datirt vom Jahre 1840 und hat, trotz der vielen Fehden und blutigen Kriege mit den Eingeborenen, in dieser kurzen Zeit ihres Bestehens rapide Fortschritte gemacht. Dahin zählt auch das Eisenbahnwesen. Am 31. März 1883 hatte die Colonie insgesammt 1 370 Miles in Betrieb, deren Bau und weitere Einrichtung 11 409 479 £ gekostet hatten. Auf die Nordinsel entfielen davon 459 und auf die Südinsel 911. Es waren 204 Locomotiven, 433 Personen- und 6 301 Güterwagen vorhanden. Die gesammte Jahreseinnahme belief sich auf 953 348 £ und die Ausgaben auf 592 822 £. Der Ueberschuss verzinste das Anlagecapital mit 3 £ 3 s. 2 d. Procent, so dass der Staat zur vollen Deckung noch einen Zuschuss von 163 424 £ zu leisten hatte. Es wurden 3 283 378 Personen, 1 564 793 t Güter, 308 620 Packete und 477 075 Haupt Vieh befördert. Für Passagiere wurden 396 769 £, für Güter u. s. w. 556 583 £ vereinnahmt.

Auf der grossen Centralbahn, welche bestimmt ist, auf der Nordinsel von der Hauptstadt, der City of Wellington, an der Cook's Strasse in 41° 16' 25" südl. Br. und 174° 47' 25" östlich von Gr. und mit 25 000 Einwohnern, nach der City of Auckland, im Norden in 36° 50' südl. Br. und 174° 51' östl. L. Gr. und mit 43 940 Seelen, zu laufen, bestehen noch immer bedeutende Lücken. Die Bahn ist von Auckland südlich bis Awamatu, 100 Miles, fertig; dann folgt, in der Länge von 115 Miles, eine Lücke bis Napier an der Hawke's Bay in 39° 29' südl. Br. und 176° 55' östlich von Gr. (hier muss die Bahn das Waikato-Gebiet der Maoris, welche bisher ihre Einwilligung zum Bau nicht geben wollten, berühren). Von Napier südsüdwestlich bis Makatuko, 70 Miles, ist wieder Bahn, von da südwestlich bis Masterton, etwa 55 Miles, Lücke, und von Masterton bis Wellington, 71 Miles, Bahn. Dagegen ist die östliche Centralbahn auf der Südinsel von Christchurch, in 43° 22' südl. Br. und 178° östlich von Gr. und mit 30 719 Seelen, nach Dunedin, der bedeutendsten Handelsstadt des Südens in 45° 52' südl. Br. und 170° 31' östlich von Gr. und mit 42 800 Seelen, 230 Miles, und von da bis Invercargill, in 46° 35' südl. Br. und 168° 50' östlich von Gr. und mit 7 000 Seelen, in Betrieb. Auch von Christchurch aus sind noch weiter nördlich 34 Miles bis Amberley, in 43° 2' südl. Br. und 172° 45' östlich von Gr. und mit 800 Einwohnern, eröffnet. Diese Bahn hat mithin bereits eine Länge von 403 Miles und soll bis Nelson, an der Blind Bay an der Nordküste in 41° 16' südl. Br. und 173° 19' östlich von Gr. und mit 9 330 Seelen, von wo ab bereits

eine 22 Miles lange Bahn südsüdwestlich bis Bellegrove in Verkehr ist, 115 Miles, fortgesetzt werden.

Nach den vorstehenden Angaben waren gegen Schluss des Jahres 1883 in den obigen sieben Australischen Colonien 6 680½ Miles (1 448⅓ Deutsche Meilen) Eisenbahnen in Betrieb, gegen 6 155 Miles am Schlusse des Vorjahres. Davon entfielen 1 507 Miles auf Victoria, 1 461½ Miles auf Neu-Süd-Wales, 1 430 Miles auf Neu-Seeland, 1 020 Miles auf Queensland, 998½ Miles auf Süd-Australien, 172 Miles auf Tasmanien und 92½ Miles auf West-Australien. Die Spurweite beträgt in Victoria 5 Fuss 3 Zoll Englisch, in Neu-Süd-Wales 4 Fuss 8½ Zoll, in Süd-Australien 5 Fuss 3 Zoll und 3 Fuss 6 Zoll, in Queensland 3 Fuss 6 Zoll, in West-Australien 3 Fuss 6 Zoll, in Tasmanien 5 Fuss 3 Zoll und 3 Fuss 6 Zoll und in Neu-Seeland 3 Fuss 6 Zoll Englisch.

Ihren Bedarf an Eisenbahnmaterialien importiren die Australischen Colonien so gut wie ganz. Wenig davon kommt aus Nordamerika, das Meiste aus Europa und hier wieder aus England. Die in London residirenden Generalagenten der Colonien schreiben Tenders (Angebote) aus und unter den eingelieferten wird der günstigste acceptirt. Wir wiederholen früher Gesagtes. Die Colonien sind in ihren Finanzen, trotz der zum Theil hohen Staatsschuld, mit welcher sie belastet sind, sicher und gut, wie schon der Umstand beweist, dass ihre sehr beliebten 4 pCt. Consols an der Londoner Börse meist mit pari und darüber notiren. Und überdies setzen die in ihren Einkünften sehr elastischen Colonien eine Ehre darein, ihren pecuniären Verpflichtungen in musterhafter und pünktlichster Weise nachzukommen.

Deutsche Fabrikherren, welchen es daran liegt, Lieferungen an Eisenbahn- und auch Telegraphenbedarf nach Australien zu liefern, erfahren alles Nähere durch die Generalagenten in London, deren Adresse wir hiermit wieder angeben:

Victoria: Agent-General Mr. Robert Murray Smith; Büreau 8. Victoria Chambers, Victoria Street, Westminster.

Neu-Süd-Wales: Agent-General Sir Saul Samuel, K. C. M. G.; Büreau 5. Westminster Chambers, Victoria Street, Westminster.

Süd-Australien: Agent-General Sir Arthur Blyth, K. C. M. G.; Büreau 8. Victoria Chambers, Victoria Street, Westminster.

Queensland: Agent-General in Vertretung Mr. William Hemmant; Büreau 1. Westminster Chambers, Victoria Street, Westminster.

Neu-Seeland: Agent-General Sir Samuel Dillon Bell, K. C. M. G.; Büreau 7. Westminster Chambers, Victoria Street, Westminster.

Das Telegraphennetz in den Australischen Colonien hat sich auch im Jahre 1882 wieder erheblich erweitert. Es waren am Schlusse dieses Jahres insgesammt 30 731 Miles (6 665 Deutsche Meilen) Telegraphenlinien in Betrieb, gegen 29 428 Miles im Jahre 1881, und vertheilen sich auf die einzelnen Colonien wie folgt:

Colonien	Linien Miles	Drähte Miles	Beförderte Depeschen	Einnahmen £	Ausgaben £
Neu-Süd-Wales	9 013	15 902	1 965 931	120 266	142 535
Victoria	3 494	6 922	1 418 769	78 374	—
Queensland	6 344	9 355	782 685	59 392	69 281
Süd-Australien	5 093	8 071	691 212	67 879	—
West-Australien	1 585	1 593	75 237	4 550	—
Tasmanien	1 228	1 497	183 524	8 248	10 098
Neu-Seeland	3 974	9 848	1 570 189	90 634	96 263
Total	30 731	53 188	6 687 547	429 343	—

Die aus den übrigen Continenten in Australien eingelaufenen Kabeldepeschen beliefen sich im Jahre 1882 auf 19 776 und die von Australien abgegangenen auf 19 381, also in Summa auf 39 157, wofür resp. 110 740 £ und 114 828 £ vereinnahmt wurden. Daran participirten Victoria mit 12 897 Kabeldepeschen zu 79 793 £, Neu-Süd-Wales mit 11 883 zu 67 931 £, Süd-Australien mit 5 805 zu 31 135 £, Neu-Seeland mit 5 762 zu 34 248 £, Queensland mit 1 783 zu 8 703 £, West-Australien mit 552 zu 1 881 £ und endlich Tasmanien mit 475 zu 1 866 £. Im Jahre 1883 steigerten sich die eingegangenen Kabeldepeschen auf 21 364 und die abgegangenen auf 21 691 mit einer Einnahme von resp. 122 269 £ und 128 527 £.

Telephoneinrichtungen sind im Jahre 1882 auch in den Australischen Colonien weiter ausgedehnt worden.

Folgende Tabelle möge zur schnellen Orientirung über den Stand des Eisenbahnwesens in Australien am Schlusse des Jahres 1882 dienen.

Colonien	Flächeninhalt in Deutschen □Meilen	Bevölkerung Anzahl	Staatsschuld £
Victoria	4 133	910 375	26 442 567
Neu-Süd-Wales	14 540⅓	817 468	16 721 219
Süd-Australien	42 488½	299 587	12 472 600
Queensland	31 427	248 255	13 125 350
West-Australien	45 898	30 766	511 000
Tasmanien	1 240	122 479	2 050 000
Neu-Seeland	4 910	561 804	30 235 711
Summa	144 637	2 990 734	101 558 447

Colonien	Eisenbahnen in Betrieb Miles	Eisenbahnen in Bau Miles	Eisenbahnen haben gekostet £	Verzinsung des Anlagecapitals pCt.
Victoria	1 355	340	19 746 915	3,5
Neu-Süd-Wales	1 315	506	15 848 494	5,17
Süd-Australien	945½	109	6 332 143	2,56
Queensland	898	340	6 244 682	3,55
West-Australien	92½	21	—	0
Tasmanien	172	—	—	0
Neu-Seeland	1 370	171	11 409 479	3,31
Summa	6 155	1 487	—	—

Die procentualen Abrechnungen.

Mit Erweiterung des Staatsbahnnetzes sind zur Vereinfachung des Rechnenwesens procentuale Abrechnungen der den einzelnen Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirken aus den directen Verkehren gegenseitig zustehenden Einnahmeantheilen angeordnet worden. Ein oder mehrere Monate des Vorjahres werden als Norm genommen, der genau ausgerechnete Antheil der Bahn an Personengeld in jedem Verkehr nach Procent der Gesammteinnahme festgestellt und für die Folge wird allmonatlich ein aliquoter Theil der Monatseinnahme der in directer Verbindung stehenden benachbarten Königlichen Eisenbahnverwaltung zugeführt. Ganz gewiss wirken diese Massnahmen recht bestechend, muss man doch anerkennen, dass dieselben einfach sind und im Ganzen ist es jedenfalls gleichgültig, ob die eine Königliche Eisenbahncasse der anderen einen zu hohen Betrag oder eine niedrigere Summe, als bei genauer Berechnung entfallen würde, überwiesen hat; fliessen doch schliesslich alle Einnahmen in dasselbe Bassin, d. i. in die Casse des Königlichen Eisenbahnfiscus. Es giebt aber auch eine Kehrseite der Medaille. Die Statistik spielt in Preussen eine bedeutende, man kann wohl sagen für viele Einrichtungen eine massgebende Rolle und auch die von den Preussischen Staatsbahnen herausgegebenen statistischen Nachweise bilden die Grundlage für viele wichtige Berechnungen. Wie verträgt sich nun aber die procentuale Abrechnung mit der Statistik, und da muss jeder in die Sache eingehender Eingeweihte wohl sagen — gar nicht —, denn um kurz zu sein: entweder vertheilt der betreffende, die Statistik bearbeitende Beamte die von der Nachbarbahn zugewiesene, ohne jeden weiteren Nachweis nur nach dem festgesetzten Procensatz ermittelte Einnahmequote nach Belieben und Gutdünken auf die einzelnen Strecken, Wagenclassen etc. und bringt eine beliebige Zahl von Personen etc. als zur Beförderung gekommen in Ansatz und giebt damit für die Statistik direct falsche Unterlagen oder aber, die Statistik wird gewissenhaft bearbeitet und dann haben die Nachbarbahnen specielle Nachweise zu liefern, welche denselben Aufwand an Arbeit und Zeit erfordern, wie die regelrecht aufgestellten, seit vielen Jahrzehnten gebräuchlichen monatlichen Abrechnungen. Der beabsichtigte Effect der Ersparniss von Arbeitskraft wird illusorisch. Ein Mittel giebt es, um die Abrechnungsarbeiten zu vereinfachen, Arbeitskräfte zu sparen und doch den Anforderungen an eine wahre Statistik gerecht zu werden. Jeder einzelne Directionsbezirk behält neben den Einnahmen aus dem Localverkehr auch sämmtliche ihm im directen Verkehr mit benachbarten Directionsbezirken gewordenen Einnahmen und Geldüberweisungen finden in Nachbarverkehren (zwischen Königlichen Directionen natürlich) nicht mehr statt. Soweit der directe Personenverkehr zwischen den einzelnen Staatsbahn-Directionsbezirken in Betracht kommt, stellt jede Verwaltung für den Ausgangsverkehr eine regelrechte Abrechnung auf (monatlich oder in weiteren Zeiträumen) und sendet diese an die benachbarte betheiligte Verwaltung zur Benutzung bei Aufstellung der Statistik und jede Dienststelle entnimmt die für ihre Arbeiten erforderlichen genauen Angaben. Dieselbe Abrechnungs-Aufstellung passirt alle betheiligten Verwaltungen und gelangt schliesslich an den Ausgangsort zurück. Das Abrechnungsverfahren wird um die Hälfte der Arbeit erleichtert (die Aufstellung der Abrechnungen für die directen Personen-Eingangsverkehre, sowie die Frequenzrapporte fallen fort) und

die Statistik kann den thatsächlichen Verhältnissen entsprechend berücksichtigt werden. Die gelegte Abrechnung bildet für die abrechnunglegende Verwaltung den Ausgangs-, für die benachbarte Verwaltung stets den Eingangs-Personennachweis resp. die Ausgangs- event. Eingangsfrequenz. Aehnlich wie im Personenverkehr liesse sich die Sache im Güterverkehr arrangiren. Vielleicht regen die Zeilen bei den Verwaltungen eine Aenderung in den ergangenen Bestimmungen an; den Vorzug, sehr einfach und vielleicht auch praktisch zu sein, wird man dem Vorschlage wohl nicht absprechen können. P. K.

Fragen zur Beantwortung und Anregung.

In der Oesterreichischen Eisenbahn-Tarifenquête wurden folgende Anträge des Handelskammer-Secretärs Dr. Stephani (Brünn) angenommen:

1. (Zu § 47 und § 67, Punkt 3.) Alle Vorschriften, welche die ordnungsmässige Verpackung betreffen und einen Einfluss auf die Uebernahme (§ 47), Berechnung der Frachtgelder (§ 52) oder die Haftpflicht (§ 67) ausüben sollen, sind übersichtlich zusammenzustellen und von Zeit zu Zeit zu ergänzen und zu veröffentlichen.

2. (Zu § 49 und § 50 Punkt 2 Alinea 3.) Der Stempel der Expedition der Absendestation (§ 49) ist [den Fall der Einlagerung bis zur thunlichsten Verladung (§ 55) ausgenommen] ohne Verzug nach geschehener vollständiger Auslieferung in Gegenwart des Versenders und noch vor Ausfertigung des Aufgaberecepisses dem Frachtbriefe aufzudrücken.

(Zu § 50 Punkt 3 Alinea 3 lautet ein Minoritätsvotum: Diese Bestimmung soll dahin abgeändert werden, dass, falls die Angabe des Transportweges im Frachtbriefe fehle, die Versandexpedition auf Gefahr des Absenders den für letzteren mit den geringsten Kosten verbundenen zu wählen habe.)

3. (Zu § 50 Punkt 7.) Die Feststellung der Uebereinstimmung eines Frachtbriefes mit dem von der Regierung in dem Betriebsreglement vorgeschriebenen Formulare ist Sache der Regierung und hat die Regierung dafür Sorge zu tragen, dass die Eisenbahnfrachtbriefe an allen Orten der Monarchie (auch dort, wo sich keine Eisenbahnstation befindet) in derselben Weise in Verschleiss gesetzt werden, wie die Postfrachtbriefe.

Es steht dabei Jedermann frei, auf diesen Frachtbriefen nachträglich seine Firma und Adresse, die Adresse des Empfängers, den Inhalt der Sendung und die gesetzlich und reglementarisch zulässigen Erklärungen mittelst Druck, Lithographie, Stampiglirung oder in anderer Weise anzubringen. Protocollirte Firmen geniessen den Vorzug, dass sie Frachtbriefe, auf welchen derartige Beisätze nach ihren Angaben gedruckt sind, bei jedem K. K. Postamte oder Stempelverlage, jedoch nicht in Partien unter 1 000 Stück, bestellen können und es ihnen überlassen bleibt, die Frachtbriefe mit oder ohne den gesetzlichen Stempel von 1 resp. 5 kr. zu beziehen. Im Falle sie gestempelte Frachtbriefe beziehen, gebührt ihnen eine Provision von 1½ pCt. des Stempelbetrages.

Die Frachtbriefe sollen (exclusive Stempel) im Einzelverschleiss nicht mehr als 1½ kr. pro Stück, die mit vorgedruckten Beisätzen nicht mehr als 5 fl. pro 1 000 Stück kosten.

4. (Zu § 52 Alinea 1.) Amendement zu § 7 der Betriebsordnung.

Erhöhungen der Gütertarife sind mindestens 6 Wochen früher, als sie in Wirksamkeit zu treten haben, zur öffentlichen Kenntniss zu bringen.

5. (Zu § 52.) Für solche Leistungen, welche mit dem Eisenbahntransport von Gütern allgemein und nothwendig verbunden sind (allgemeine Verwaltung, Expedition, Auf- und Abladen jener Güter, welche nicht von Parteien verladen werden, allgemeine Assecuranz etc.), dürfen keine separaten Gebühren („Nebengebühren für besondere Leistungen") erhoben werden.

6. (Zu § 53 Alinea 2.) Unrichtige Anwendungen des Tarifes, sowie Fehler bei der Gebührenberechnung sollen weder der Eisenbahn, noch dem zum Zahlen Verpflichteten zum Nachtheil gereichen. Zu viel erhobene Beträge sind dem Bezugsberechtigten auch ohne Reclamation zu ersetzen.

(Ein Minoritätsvotum lautet: Unrichtige Anwendungen des Tarifes, sowie Fehler bei der Gebührenrechnung sollen weder der Eisenbahn, noch dem zum Zahlen Verpflichteten zum Nachtheil gereichen. Zu viel erhobene Beträge sind dem Bezugsberechtigten innerhalb eines Jahres zu avisiren und die von den Parteien wegen zu viel gezahlter Beträge eingebrachten Reclamationen innerhalb dreier Monate vom Tage der Einreichung von den Eisenbahnen zu erledigen.)

7. (Zu § 56 Alinea 7.) Die Bestellungen von Lastwagen müssen schriftlich geschehen und sind an den Vorstand der Aufgabestation zu richten. Alle Bestellungen von Lastwagen sind in ein mit fortlaufenden Nummern versehenes Buch einzutragen, in welches der Stationsvorstand jedem Besteller von Wagen die Einsichtnahme zu gestatten hat. Die Eisenbahnverwaltungen sind dafür verantwortlich, dass die verfügbaren Wagen — vorbehaltlich einer entsprechenden Bedachtnahme auf die Eigenthumsverhältnisse und Wagengattungen, sowie die Richtung des Verkehrs — den Bestellern in der Reihenfolge der stattgefundenen Bestellungen zugewiesen werden. Wenn eine Bestellung von Wagen nicht effectuirt werden kann, so ist der Besteller hiervon längstens innerhalb 3 Tagen nach erfolgter Bestellung direct und schriftlich zu benachrichtigen. In diesem Falle ist eine etwa gezahlte Angabe unverweilt zurückzustellen. Unterbleibt eine solche negative Verständigung, so ist die Eisenbahn im Falle des Nichteintreffens oder des verspäteten Eintreffens der bestellten Wagen verpflichtet, dem Besteller den erwachsenen Schaden zu ersetzen.

8. (Zu § 57.) Jede Bahnverwaltung hat durch die Tarife für den Verkehr innerhalb ihres Gebietes Lieferungszeiten zu publiciren, welche folgende Ausmasse nicht übersteigen dürfen:

A. Für gewöhnliche Frachtgüter.

Für den Transport bis zu 150 km 2 Tage, bei grösseren Entfernungen für je angefangene 150 km einen Tag mehr.

B. Für Eilgüter.

Für den Transport bis zu 150 km 1 Tag, bei grösseren Entfernungen für je angefangene 150 km 12 Stunden mehr.

Für die Transporte, welche aus dem Bereiche einer Verwaltung in den Bereich einer andern, direct oder indirect anschliessenden Verwaltung übergehen, gelten, insofern für den betreffenden Verbandverkehr keine kürzere Lieferzeit publicirt werden sollte, die im § 57 vorgesehenen Maximalansätze als normale Lieferungszeit, jedoch mit der Beschränkung, dass diese Lieferungszeit für Entfernungen von 225 km, dann für Transporte von lebendem Vieh, Fleisch und Bier die Hälfte dieser Maximal-Lieferungszeit nicht überschreiten dürfe.

9. (Zu § 59 Alinea 1 und 2.) Die Verwaltungen der Oesterreichischen Eisenbahnen sind zu ersuchen, dass sie in die besondern Vorschriften für die Beförderung von Getreide und Mehl eine Bestimmung des Inhalts aufnehmen, durch welche es den Aufgebern ganzer Wagenladungen gestattet wird, sich bei der Aufgabe die Ertheilung nachträglicher Anweisungen wegen Zurückgabe des Gutes, Auslieferung desselben an einen andern, als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger, auch im Wege der ursprünglich benannten Abgabestation vorzubehalten. In solchen Fällen ist bei der Ertheilung der nachträglichen Anweisung der Aufgabeschein an die Eisenbahn zurückzustellen und eine Erklärung abzugeben, durch welche die Bahn von den ursprünglich übernommenen Verpflichtungen enthoben wird.

10. (Zu § 59 Punkt 2.) Die Verwaltungen der Oesterreichischen Eisenbahnen sind zu veranlassen, dass sie die Fristen, binnen welchen die von dem Versender selbst verladenen Güter durch die Empfänger auszuladen und abzuholen sind, in einer den localen Verhältnissen, der Natur der Güter und den Wünschen der Verfrachter Rechnung tragenden Weise verlängern.

In diesen Fristen darf die Zeit, während welcher die Beladung oder Entladung durch Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Organe verhindert oder unterbrochen wurde (Verschiebedienst, Zugsverkehr u. s. w.) nicht eingerechnet werden.

11. § 59 Punkt 3 ist dahin zu verstehen, dass bei Berechnung der lagerungsfreien Zeit Sonn- und Feiertage nie mit eingerechnet werden dürfen.

12. (Zu § 63.) Die Eisenbahn haftet auch für alle Dienstleistungen der Gepäckträger, zu deren Leistung sie von der Eisenbahn dem Publikum zur Verfügung gestellt werden. Die Gepäckträger unterstehen gerade so wie alle anderen Leute der Eisenbahnen der Oberaufsicht der Eisenbahnbehörden und sind die einschlägigen Bestimmungen im Ordnungswege festzustellen.

13. § 67 Punkt 1 b soll lauten: „Für den Bruch bei leicht gebrechlichen Sachen, als: leicht gebrechlichen Möbeln, Glas, leeren oder gefüllten Krügen, Flaschen und Glasballons, Zucker in losen Broden etc. und für den Bruch bei Eisenguss, insofern derselbe durch die innere Beschaffenheit des Materials (Gussspannung, grobe Gussfehler) entstehen kann".

14. (Zu § 67 Punkt 5.) Die Eisenbahn haftet in Ansehung begleiteter Transporte von lebenden Thieren nur dann nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, dessen Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird, wenn Seitens der Eisenbahn keine separaten Gebühren für die Hin- und Rückreise der Begleiter eingehoben werden.

Die Bahnverwaltungen haben zu publiciren, bei welchen Zügen, in welchen Stationen und binnen welcher Zeit das Tränken von Thieren durch die Viehbegleiter vorgenommen werden kann.

15. § 67 Punkt 8 des Betriebs-Reglements soll dahin abgeändert werden, dass Gewichtsmängel beim Transporte von Getreide, Mehl- und Mahlproducten vergütet werden sollen, soweit für die ganz durchlaufenen Strecken das Fehlende mehr als ½ pCt. beträgt.

Aus dem Deutschen Reich.

Das Preuss. Herrenhaus und Minister Maybach über Tarifermässigungen und Beamtengehälter.

In der Sitzung des Herrenhauses vom 21. d. M. erstattete die Commission für Eisenbahnangelegenheiten mündlichen Bericht über die Bauausführungen und Beschaffungen der Eisenbahnverwaltung während des Zeitraums vom 1./10. 82 bis dahin 1883. Der Berichterstatter Herr Stumm gab eine gedrängte Uebersicht des Inhalts des Berichts, wobei er die umsichtige und sparsame Gebahrung der Eisenbahnverwaltung ganz besonders hervorhob und empfahl, denselben durch Kenntnissnahme für erledigt zu erachten. Das Haus schloss sich ohne Debatte diesem Antrage an.

Im weiteren Verlaufe der Sitzung richtete Herr Stumm an den Minister der öffentlichen Arbeiten die Bitte, die Ueberschüsse, welche sich in Wirklichkeit noch höher stellten, als im Etat angegeben sei, zu Tarifherabsetzungen zu verwenden. Die Verzinsung des Eisenbahncapitals betrage etwa 5,19 pCt., eine Höhe des Zinsfusses, wie sie im Gesetze keineswegs verlangt sei. Namentlich sei den grossen Städten gegenüber, welche durch grosse Speditionsgeschäfte den Calamitäten des Stückgütertarifs enthoben seien, für kleinere Städte und für das Land eine zweite Stückgüterclasse einzuführen, die namentlich den kleinen Handwerkern zu gute kommen würde. Was die Erhöhung der Beamtengehälter betreffe, so müsse man dieselbe lediglich der Initiative der Regierung überlassen, die ja ausdrücklich im Abgeordnetenhause ihr Wohlwollen gegen die Beamten beweise und dasselbe auch durch Erhöhung der Gehälter der durch die neuen Bahnen übernommenen 28 000 Beamten um 6 000 000 ℳ bekundet habe. Es sei sehr leicht, sich durch derartige Beschwerden zum Munde der Beamten zu machen. Die dadurch erregte Unzufriedenheit könnte sich aber sehr leicht auf andere Beamtenkategorien übertragen. Die günstige Wirkung der Verstaatlichung der Eisenbahnen werde im Uebrigen jetzt auch schon von der Opposition anerkannt.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten Maybach dankte dem Referenten für die freundlichen Worte, die er dem Wirken der Eisenbahnverwaltung gezollt hatte. Sie würden dazu dienen, auch in der Eisenbahnverwaltung selbst den Muth zu erhöhen, auf dem bisher betretenen Wege fortzufahren und in der Bevölkerung das Bewusstsein zu beleben, dass die Verwaltung das Beste erstrebt, und dass sie, weit entfernt von der Auffassung, als ob Alles gut wäre, nur darauf aus sei, da, wo sie Mängel entdecke, diese zu beseitigen und das Preussische Staatseisenbahnwesen möglichst zu dem bestgeleiteten aller Staaten zu machen. Das sei in der That sein Ziel. Ob solches zu erreichen, sei eine andere Frage; an Bemühungen würde es aber nicht fehlen. Herr Stumm habe an dieses Ergebniss die Mahnung geknüpft, in der Erleichterung des Verkehrs, in der Herabsetzung der Tarife vorsichtig weiter vorzugehen und auf diese Weise unbeschadet der finanziellen Ergebnisse das Eisenbahnwesen zu dem zu machen, was es sein solle, nämlich zu einem vorzüglichen Communicationsmittel, bestimmt zur Hebung des Wohlstandes des Landes und nicht so sehr zu einem Mittel, finanzielle Erfolge zu erzielen. Der Herr Minister sagte in dieser Richtung: Ich glaube schon bei früheren Gelegenheiten hier angeführt zu haben, dass die Staatseisenbahnverwaltung diesem Princip getreu bisher auch verfahren ist, dass sie aber auch mit grösster Vorsicht wie der Herr Vorredner dies ausdrücklich betont hat, vorgehen muss. Fast jeder Schritt, den wir auf diesem Gebiete thun, zieht Einnahmeverluste nach sich, die nicht so rasch ausgeglichen werden können, Einnahmeverluste von Hunderttausenden, vielleicht von Millionen. Eine verhältnissmässig geringe Ermässigung derjenigen Tarife, welcher für die Gegenstände des Specialtarifs III besteht, würde z. B. einen Einnahmeverlust von vielleicht 40 Millionen Mark veranlassen. Ausser diesem Einnahmeverlust würden aber noch erhebliche Erhöhungen der Ausgaben folgen; eine Vermehrung der Transportmittel, der Gleise, des Beamtenpersonals würde man eintreten lassen müssen, so dass der Nettoverlust am Ende noch viel grösser würde.

Die Aufgabe, nach und nach die Verschiedenheiten in dem Tarife zu beseitigen, haben wir uns sehr ernstlich zu Herzen genommen.

Allein, wenn Sie sich vergegenwärtigen, wie verschiedengestaltig die Sätze auf dem weiten Gebiete waren, auf dem wir die Staatseisenbahnpolitik zur Durchführung gebracht haben, und wie die einzelnen Sätze mitunter ganz speziellen Bedürfnissen angepasst sind, so werden Sie der Regierung Recht geben, wenn sie sich nicht herbeilässt, sofort eine Gleichstellung dieser Sätze in allen verschiedenen Landestheilen herbeizuführen. Ich habe im anderen Hause schon gesagt: zu welchen Sätzen soll sie übergehen? Soll sie die mittleren oder die geringsten nehmen, auf alle Fälle? Damit wären ganz colossale Ausfälle verknüpft und ganz ausserordentliche Verschiebungen. Es würden viele Fabriken und Productionszweige in einzelnen Landestheilen in ihrer Concurrenzfähigkeit Einbusse erleiden ohne vermittelnden Uebergang, wir würden auf der einen Seite Ueberproduction schaffen, während wir auf der anderen Seite wichtige wirthschaftliche Kräfte lahm legen. Also es ist nichts gefährlicher als ein solches Nivelliren, und namentlich ein zu rasches Nivelliren. Wir werden auf die Dauer hoffentlich dahin kommen, durch gewisse vermittelnde Uebergangsmassregeln eine Gleichmässigkeit bei denjenigen Artikeln, wo die Verhältnisse dazu auffordern, herbeizuführen, aber die Vorsicht darf dabei nicht ausser Augen gelassen werden. — Herr Stumm hat insbesondere auch nahe gelegt die Einführung einer zweiten Stückgutclasse. Eine solche Massregel würde voraussetzen, dass das Tarifschema, welches auf Beschluss des Bundesraths für die Deutschen Eisenbahntarife festgesetzt worden ist, eine Aenderung erleide. Gegen diese Aenderung hat man sich auf verschiedenen Seiten sehr gesträubt, weil man dadurch Einnahmeverluste befürchtete. Die Frage ist augenblicklich noch in der Erörterung begriffen, ob man dazu übergehen könne, diese zweite Stückgutclasse unvermittelt und gleichmässig überall zur Einführung zu bringen, oder ob man durch Uebergangsmassregeln, oder aber durch Specialtarife für gewisse Gegenstände nicht zunächst den Ausweg suchen muss. Ich kann die Versicherung geben, dass die Regierung der Sache die vollste Aufmerksamkeit zuwendet.

Mit den Verkehrserleichterungen, die wir auf dem Gebiet der Tarife herbeiführen sollen, müssen andere Hand in Hand gehen. Wir sind genöthigt, die Zahl der Züge zu vermehren, die Anlagen auf den Stationen zu verbessern etc. Sie sehen, mit welchen colossalen Ausgaben wir die Staatsfinanzen belasten müssen, um unsere Eisenbahnstationen auf einen befriedigenden Stand zu bringen. Wir müssen vorsichtig darauf bedacht bleiben, die volle Verzinsung und die volle Amortisation zu sichern. Die Erfahrungen, die in anderen Staaten gemacht worden sind, wo man Verkehrserleichterungen in überstürzender Weise ausgeführt hat, sind für uns warnend, und ich möchte nicht, dass wir diese Erfahrungen auf den Preussischen Staat übertragen. Sie sehen auf allen Seiten, und ich glaube, dass uns in den einzelnen Landestheilen das Zeugniss nicht versagt wird, dass wir jeden Punkt scharf ins Auge fassen, dass wir erwägen, stehen die Vortheile der einzelnen Neuausführungen und Einrichtungen im richtigen Verhältniss zu den dafür aufzuwendenden Kosten, und dass wir, wenn wir uns überzeugen, das allgemeine Interesse erheischt wirklich diese oder jene Ausgabe, zu einer solchen übergehen, indem wir sicher sind, damit dem Lande die Ueberzeugung beizubringen, wir haben den guten Willen, alles das zu thun, was wir mit gutem Gewissen thun können und was die heutige Technik und die Bedürfnisse des Verkehrs verlangen.

Hinsichtlich der Frage in Betreff Besoldung der Beamten sagte der Herr Minister: Wenn irgend einem Ressortchef es am Herzen liegen muss, die Beamten in guter Stellung zu erhalten, so wird das bei mir der Fall sein. Von der Tüchtigkeit, von der Bereitwilligkeit, der Freudigkeit, der praktischen Brauchbarkeit des Beamten hängt wesentlich der Erfolg der Verwaltung, auch die Sicherheit des Betriebswesens ab; und dass wir in dieser Beziehung unsere Aufgabe nicht vernachlässigen, beweist wieder der gegenwärtige Etat. Wir haben in demselben mehr als 7 000 Beamte mit Gehaltserhöhungen bedenken können. Wir gehen nämlich von dem Grundsatze aus, dass die allgemeine Gehaltserhöhung, die wir mit allen Beamten wünschen, auch in der Eisenbahnverwaltung nicht eher eintreten kann, als die Finanzlage solche in allen Ressorts gestattet, dass aber da, wo specielle Gründe vorliegen, einer Beamtenkategorie durch Aufbesserung des Gehalts zu gedenken, wir uns zu solcher Massregel schon jetzt verstehen können. Unter speciellen Gründen verstehe ich erhöhte Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Beamten und an ihre Leistungen selbst. Wir sind vielfach dazu übergegangen, die technischen Anforderungen an die Beamten zu erhöhen. Der Bundesrath hat bestimmte Vorschriften erlassen in Bezug auf die Ausbildung der Beamten und ihre technische Qualification. Das Material, welches wir gebrauchen, ist vielfach ein kostbareres und möchte ich sagen, ein geistig auf eine höhere Stufe gestelltes. Wir müssen darauf Bedacht nehmen, diese Beamten den erhöhten Anforderungen gemäss besser zu besolden. Dagegen habe ich mich ablehnend gehalten gegen alle Bestrebungen, die über diesen Rahmen und Grundsatz hinausgehen. Es ist ja nicht zu verkennen, dass vielfach in dem Bestreben, bei den Beamten sich populär zu machen, die Anforderungen wurzeln, dass man ihnen das Gehalt erhöhen solle. Zu welchem Zwecke man diese Popularität erstrebt, brauche ich nicht anzuführen, das liegt auf Aller Zunge. Die Staatsregierung — sie steht ja den Beamten viel näher als der Einzelne aus diesem oder dem andern hohen Hause — wird insbesondere auch dieser zahlreichen Classe von Beamten gegenüber niemals ihre Aufgabe vergessen, und diese Beamten so zu stellen suchen, dass sie ihren Beruf mit Freudigkeit und in dem Bewusstsein, dass die Staatsregierung treu für sie sorgt, erfüllen. Wie ja schon im andern Hause erwähnt, sind besondere Fonds für ausserordentliche Anerkennungen und Unterstützungen ausgeworfen. Diese Fonds sind im reichen Masse verwendet, um den Beamten, wo es nöthig, auch materiell zu Hülfe zu kommen. Nun ist allerdings das Drängen nach Gehaltserhöhungen, die Unterstützung aller darauf gerichteten Bestrebungen sehr geeignet, die Disciplin zu lockern. Es mag dieser Erfolg nicht gerade beabsichtigt

sein, aber er knüpft sich daran. Ich hoffe jedoch, dass wir wie in andern grossen Verwaltungen, z. B. der Post, der Steuerverwaltung, auch in der Eisenbahnverwaltung die Disciplin derartigen Bestrebungen gegenüber mit fester Hand aufrecht erhalten werden und die Beamten nach wie vor die Ueberzeugung gewinnen lassen, dass wir nach Kräften für ihr Wohl sorgen und dass es dazu einer Anregung von anderer Seite durchaus nicht bedürfe.

Der Minister wiederholt zum Schlusse, dass die Aufforderung zu Tarifermässigungen bei der Staatsregierung allen Anklang finde insofern, als sie auf dem bisherigen Wege fortfahren werde. Man werde das Zeugniss ihr nicht versagen können, dass ihr nichts ferner liege, als eine fiscalische Politik. Sie huldige dem Grundsatze, dass die Staatseisenbahnen da sind, den Wohlstand des Landes zu fördern, nicht eine Finanzquelle des Staats zu bilden. Die Staatsregierung werde auch des Weiteren fortfahren, für ihre Beamten zu sorgen und die technischen Einrichtungen zu verbessern, um dem Lande die Ueberzeugung beizubringen, dass das Staatseisenbahn-System bei uns keine höhere Aufgabe kenne, als dem Wohl des Landes nach allen Richtungen zu dienen.

Weitere Berathungsgegenstände des Herrenhauses.

Auf die Tagesordnung einer der nächsten Sitzungen des Herrenhauses wird gesetzt werden der mündliche Bericht der Commission für Eisenbahnangelegenheiten über den Gesetzentwurf, betreffend die weitere Herstellung von Nebenbahnen etc. Der Antrag der Commission geht dahin, den Gesetzentwurf nur mit einigen Abänderungen anzunehmen, welche die Bedingungen des Baues der Bahn Artern-Naumburg betreffen. Die ursprüngliche Fassung der Regierungsvorlage soll hier wiederhergestellt werden; der Staat soll zum Bau statt „4 893 000 ℳ“ (wie das Abgeordnetenhaus will) nur „4 623 000 ℳ“ nach dem ersten Entwurf zuschiessen. Auch sollen die Interessenten gehalten sein, den entsprechenden baaren Zuschuss von 270 000 Mark zu leisten, den das Abgeordnetenhaus gestrichen und ihn eben auf den Staat mit übernommen hatte. Die Petition der städtischen Behörden zu Wiehe, mit dem Antrage, zu bewirken, dass der Bau der Unstrut-Eisenbahn durchgängig auf dem rechten Unstrutufer ausgeführt werde, soll durch die eben skizzirte Beschlussfassung für erledigt erklärt werden.

Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Der Geheime Baurath und vortragende Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Küll, ist zum Geheimen Oberbaurath und der Geheime Regierungsrath und vortragende Rath in demselben Ministerium, Fleck, zum Geheimen Ober-Regierungsrath allerhöchst ernannt worden.

Erhöhung der Pension für die Reichsbeamten.

Von den Abgg. Büchtemann und Eberty ist bei dem Reichtstage beantragt: den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, noch im Laufe dieser Session eine Vorlage zu erwirken, welche allen im Reichs-Civildienste beschäftigten Civilpersonen bezw. deren Hinterbliebenen ohne Rücksicht auf das Dienstalter eine ausreichende Pension zusichert für den Fall, dass diese Personen durch Unfälle oder Beschädigungen im Dienst des Reiches in ihrer Erwerbsfähigkeit beeinträchtigt werden oder das Leben verlieren.

Nach dem Reichs-Beamtengesetze vom 31. März 1873 bestimmt sich die Höhe der Pension eines Beamten nach der Dauer seiner Dienstzeit; und die Pensionsberechtigung beginnt erst nach Ablauf von 10 Dienstjahren. Wenn die Dienstunfähigkeit die Folge einer Krankheit, Verwundung oder sonstigen Beschädigung ist, welche der Beamte bei Ausübung des Dienstes oder auf Veranlassung desselben ohne eigenes Verschulden sich zugezogen hat, so tritt die Pensionsberechtigung auch bei kürzerer als 10jähriger Dienstzeit ein und beträgt mindestens ¼ des Gehaltes.

Die Unterstützung der Wittwen und Waisen von Reichsbeamten ist in Bruchtheilen der Beamtenpension festgesetzt, für die Wittwe beträgt sie ⅓, für jedes Kind, wenn die Mutter noch lebt, $^1/_{15}$ und, wenn die Mutter ebenfalls verstorben ist, $^1/_9$ der Pension des Beamten.

Allerdings sind also sowohl die Beamten selbst als auch ihre Hinterbliebenen begünstigt in dem Falle, dass die Dienstunfähigkeit oder der Tod bei Ausübung des Dienstes eingetreten ist, aber das Minimum ist in solchem Falle doch immer noch sehr niedrig. Ein Viertel des Gehaltes für den Beamten und ein Zwölftel desselben für die Wittwe ist sehr wenig.

Eine wesentliche Erhöhung der Pensionen in dem von den genannten Antragstellern vorgesehenen Falle würde für die Reichsbeamten und deren Familien sehr erwünscht sein. Sie wird, wenn die neue Unfallversicherung der Arbeiter eingeführt wird, um so dringlicher, als durch diese die Arbeiter ausserordentlich viel günstiger als die pensionsberechtigten Beamten gestellt werden sollen, da diese von derselben ausgeschlossen bleiben.

Braunschweigische Eisenbahn.

Der „K. Ztg.“ wird aus Braunschweig geschrieben: Die Aufgabe unseres auf den 25. d. M. einberufenen ausserordentlichen Landtages ist die Erledigung der schwebenden Eisenbahnfragen, also die Genehmigung des mit Preussen abgeschlossenen Vertrages. Die Braunschweigische Bahn, deren Actien längst fast sämmtlich im Besitze Preussens sind, wird nun auch formell in Betrieb und Verwaltung Preussens übergehen; als Gegenleistung hierfür genehmigt Preussen die Anlage einer Anzahl Nebenbahnen im Herzogthum Braunschweig, welche bei der verzwickten geographischen Lage des Landes sämmtlich Preussisches Gebiet berühren und daher ohne Zustimmung Preussens nicht ausgeführt werden konnten. Diese Nebenbahnen, zu deren Bau die Braunschweigische Landesversammlung im vorigen Jahre einen Zuschuss von 1 200 000 ℳ bewilligt hat, werden von dem Consortium von Erlanger & Söhne und Gebr. Sulzbach in Frankfurt a/M. ausgeführt werden. Das Baucapital ist auf rund 10 000 000 ℳ festgesetzt.

Eisenbahnproject Schwerin-Lübeck.

Aus Mecklenburg wird berichtet: „Es sind schon jetzt Ingenieure beschäftigt, um die Linie der projectirten Schwerin-Gadebuscher Eisenbahn abzustecken und dann den Kostenbetrag zu berechnen. Von Schwerin aus soll, nach dem neueren abgeänderten Plan, diese Bahn den Bahndamm der Schwerin-Wismarschen Bahn auf circa 2 km benutzen und dann, nordostwärts abbiegend, über die Dörfer Methwege und Warnitz die Richtung nach dem ca. 28 km entfernten Gadebusch verfolgen. Von Gadebusch aus wird die Bahn über Rehna und Schönberg nach Lübeck führen. Letztere Stadt und dadurch auch Hamburg wird durch diese neue Bahn um ca. 24 km nähere Eisenbahnverbindung mit Schwerin erhalten. Auch auf der Strecke von Schwerin nach Crivitz und von dort nach Parchim dürften wahrscheinlich die Vorarbeiten und die Untersuchung der passendsten Linie bald beginnen. Die vielen Landseen und die hügelige Umgebung, welche auf dieser Seite Schwerins vorhanden sind, bieten der Bahnlinie hier einige Schwierigkeiten und dürfte dieselbe wahrscheinlich zuerst eine kleine Strecke den Bahndamm der Schwerin-Hagenower Bahn benutzen und dann, östlich abbiegend, bei dem Grossherzoglichen Lustschloss Steinfeld vorbei nach Crivitz führen. Von Steinfeld über Crivitz nach Parchim, ca. 42 km, ist das Terrain so günstig als nur wünschenswerth. Die Nachricht, dass sich bereits in Lübeck ein Comité zur Förderung des Baues dieser Lübeck-Schwerin-Parchimschen Vollbahn, mit vorläufigem Secundärbetrieb, als Theil einer Lübeck-Berliner Bahn gebildet und mit dem Schweriner Comité deshalb in Verbinduug getreten ist, erregt allgemeines Interesse, da das Zustandekommen dieser Bahn dadurch wesentlich an Aussicht gewinnt.

Deutsch-Nordischer Lloyd.

Die Arbeiten an der Bahn Neustrelitz-Warnemünde haben in den letzten Tagen bei Rostock und an mehreren anderen Punkten begonnen, doch ist zwischen Rostock und Warnemünde die Trace noch nicht definitiv festgestellt.

Eisenbahnproject Wernigerode-Goslar.

Vertreter der Stadt Goslar, sowie der Ortschaften Harzburg, Bündheim und Oker haben das Braunschweigische Ministerium um Förderung des Projects gebeten, die Strecke Wernigerode-Ilsenburg über Harzburg und Oker bis nach Goslar fortzusetzen.

Sächsische Staatsbahnen.

Bei der Berathung des Etats der Staatseisenbahnen genehmigte die erste Sächsische Kammer in Uebereinstimmung mit der zweiten Kammer die auf Einführung der Preussischen Streckentaxen basirende Herabsetzung der Gütertarife.

Die zweite Kammer hat die Regierung zur Uebernahme des Betriebes einer von der Regierung von Sachsen-Altenburg zu erbauenden Eisenbahn von Ronneburg nach Meuselwitz ermächtigt.

Westholsteinische Bahnen.

Die von der Marschbahn bisher mit der Westholsteinischen Eisenbahn geführten Verhandlungen wegen Ankaufs der letzteren haben, den „Itz. N.“ zufolge, zur Zeit dahin geführt, dass die Gesellschaft der Marschbahn für die Doppelactie (Prioritäts- und Stammactie), die einen Werth von 600 ℳ ausmacht, 375 ℳ geboten, während die Vertreter der Westholsteinischen Bahn 450 ℳ dafür fordern. Die Verhandlungen werden fortgeführt

Pfälzische Eisenbahnen. Personalien.

Die durch das Ableben des Königl. Regierungsdirectors Albert von Jaeger vacant gewordene Stelle des Directors der Pfälzischen Eisenbahnen wurde von Seiner Majestät dem Könige von Bayern auf den Vorschlag des Verwaltungsrathes dieser Bahnen dem seitherigen stellvertretenden Director Carl Jacob Lavale und die Stelle des Letzteren dem seitherigen Directionsrath Gustav Hessert übertragen.

Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft.

Zu der bevorstehenden ausserordentlichen Generalversammlung haben sich bis jetzt — wie wir aus guter Quelle erfahren — erheblich weniger stimmberechtigte Actionäre gemeldet, als zu der vorigen Generalversammlung, während bereits heute (am 26. März) die Anmeldungen geschlossen werden.

Der Hauptactionär Graf Bernstorff, welcher in der vorigen Generalversammlung über 600 Stimmen repräsentirte und von welchem man nicht weiss, ob er für die Verstaatlichung der Bahn zu stimmen beabsichtigt, wird — wenn nicht noch heute eine grössere Anzahl von Stimmberechtigten sich meldet — bei der Abstimmung voraussichtlich den Ausschlag geben.

Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn.

Die Eröffnung dieser Bahn wird voraussichtlich Mitte Juli erfolgen.

Ostpreussische Südbahn.

Die Direction wird dem Aufsichtsrath die Vertheilung einer Stammactien-Dividende von 5⅚ pCt. pro 1883 in Vorschlag bringen.

Neuer Eilzug Wien-Berlin-Hamburg.

Ueber einen neuen Eilzug Wien-Berlin-Hamburg hört das „Hamb. H.-Bl.“ Folgendes: Die Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft beabsichtigt im Vereine mit den Deutschen Anschlussbahnen einen neuen beschleunigten Eilzug von Wien bis Hamburg einzuführen. Dieser Eilzug soll bei Tag verkehren, von Wien etwa um 7 Uhr früh abgehen und in Berlin vor 10 Uhr Abends eintreffen. Zur Beschleunigung der Fahrt und zur Bequemlichkeit der Reisenden wird dem Zuge ein Küchenwagen sammt einem Speisesalon eingefügt werden. Es besteht die Absicht, den neuen Eilzug schon zu Pfingsten einzuführen.

Thorn-Posen-Berlin.

Wie man der „Voss. Ztg.“ mittheilt, werden mit dem Beginn des diesjährigen Sommerfahrplans auf der Strecke Thorn-Posen-Bentschen-Frankfurt a/O.-Berlin Nachtschnellzüge eingelegt werden, welche an die Schnellzüge der Strecken Insterburg-Thorn und Alexandrowo-Thorn anschliessen. Die neue Einrichtung soll dazu dienen, die Nachtcourirzüge der Strecke Insterburg-Schneidemühl-Kreuz-Berlin zu entlasten und ferner den Bewohnern Posens eine längst gewünschte Nachtverbindung über die kürzeste Route via Bentschen mit der Reichshauptstadt Berlin zu geben. In diese neuen Züge werden auch die Warschau-Berliner und Insterburg-Thorn-Berliner Durchgangswagen übergeleitet werden.

Italienisch-Schweizerisch-Norddeutscher Verkehr.

Man schreibt der „Nat.-Ztg.“: Es ist nicht unbemerkt geblieben, dass der Württembergische Verkehrsminister die engste Fühlung mit dem Preussischen Eisenbahnministerium zu gewinnen bemüht gewesen ist, um die Isolirtheit der Württembergischen Staatsbahnen, welche bisher von dem internationalen Güterverkehr gänzlich ausgeschlossen gewesen sind, zu beseitigen. Die Bemühungen erstreckten sich hauptsächlich darauf, Antheil an dem Italienisch-Schweizerisch-Süddeutschen Verkehr, welcher sich nach Norddeutschland und zwar speciell in der Richtung auf Magdeburg, Braunschweig, Hannover, Bremen, Hamburg und vice versa bewegt, für die Württembergischen Staatsbahnen zu erhalten. Dieser beregte Verkehr ist bisher fast lediglich über die Badischen Staatsbahnen Frankfurt a/M.-Bebra gegangen und soll nach Fertigstellung der Linie Meiningen-Erfurt vom 1. August dieses Jahres ab zum bedeutenden Theile über Stuttgart, Würzburg, Schweinfurt, Meiningen, Erfurt geführt werden. In Erfurt werden die umfassendsten Vorbereitungen getroffen, um dasselbe zu einem Hauptknotenpunkt des über Mitteldeutschland transitirenden Güterverkehrs zu machen. Die ausgedehntesten Bahnhofserweiterungen sind projectirt und in Angriff genommen.

Aus Bayern.

Bahnbauten.

⊙ Auf Grund des im Jahre 1882 zwischen Bayern, Preussen, Sachsen-Meiningen und Schwarzburg-Rudolstadt abgeschlossenen Staatsvertrages wurde im November 1882 der Bau der Bahnlinie zwischen Stockheim-Ludwigsstadt und Landesgrenze begonnen. Die Linie soll bekanntlich als Zwischenglied zwischen der bestehenden Bahn von Hochstadt nach Stockheim und der von Eichicht aus nach Norden führenden Saalthalbahn dienen. Sie führt aus dem Rhein- in das Elbegebiet und hat hierbei den die Wasserscheide zwischen beiden Flüssen bildenden Frankenwald zu überschreiten. Dies geschieht mit Steigungen bis zu 25 ‰ (1:40), welch' letztere Steigung daher in der oberen Strecke (Rothenkirchen-Landesgrenze) die Maximalsteigung bildet, während in der unteren Strecke (Stockheim-Rothenkirchen) keine stärkere Steigung als 10 ‰ (1:100) angewendet zu werden braucht. Die letztere Strecke hat eine Länge von 5,53 km, erstere von 23,81 km, die Länge der ganzen Bahnlinie beträgt daher 29,34 km. In der Strecke Stockheim-Rothenkirchen ist der Minimalcurvenradius 500 m, in der Strecke Rothenkirchen-Grenze 300 m. Die Station Stockheim, von welcher die Linie ausgeht, liegt 342,6 m über Meer im Thale der Haslach, in welchem die Bahnlinie, die nördliche Richtung verfolgend, an der rechten Seite des Flusses fortzieht. Vor dem Orte Pressig tritt die Bahn mit Wendung nach Nordost ganz nahe an das ziemlich steile rechtseitige Thalgehänge, überschreitet die Tettau und erreicht mit der Steigung von 10 ‰ die jenseits der Tettau in 376,5 m Meereshöhe anzulegende Station Rothenkirchen, welche von dem Marktflecken gleichen Namens circa 2 km entfernt liegt. Von hier beginnt die Bahn stärker zu steigen, während sie, das Haslachthal verfolgend, fortwährend die nordöstliche Richtung beibehält. Mit Steigungen von 15 ‰ und 10 ‰ wird die Höhe des Marktes Rothenkirchen erreicht, daselbst die Staatsstrasse und der hochliegende Landleithenbach überschritten und gleich darauf auch die Haslach übersetzt. Die Bahn bleibt nun am linken Ufer derselben und dem Flusse bei dem enger werdenden Thal so nahe, dass 2 längere Correctionen desselben nothwendig werden. Nach nochmaliger Ueberschreitung der Staatsstrasse bleibt die Bahn bis Förtschendorf zwischen Strasse und Fluss liegen, kreuzt dicht vor diesem Orte nochmals die Strasse und erreicht mit Steigungen bis zu 24 ‰ die östlich vom Ort in unmittelbarer Nähe desselben an der Teuschnitzer Strasse situirte Station Förtschendorf, welche bereits eine Meereshöhe von 454,2 m hat. Hinter Förtschendorf tritt die Linie wieder an das rechtseitige Haslachufer über und bleibt an demselben, die nordöstliche Richtung des Thales verfolgend, bis in die Nähe der Kohlmühle, geht dort an die linke Seite der Haslach und verlässt nach nochmaligem Uebersetzen dieses Flusses bei der Bastelsmühle das Haslachthal, um ihren Weg in nördlicher Richtung im Dambachthale fortzusetzen, aus welchem die Bahn erst unmittelbar vor der Wasserscheide zwischen Rhein und Elbe tritt, an der Stelle, wo die Station Steinbach in 593 m Meereshöhe anzulegen ist. Zwischen Förtschendorf und Steinbach muss fast ununterbrochen die Maximalsteigung von 25 ‰ zur Anwendung kommen. Gleich hinter der Station Steinbach erreicht die Bahn mit 594 m Planiehöhe über Meer ihren absolut höchsten Punkt und durchbricht, daselbst sich gegen Nordwesten wendend, die Wasserscheide mit einem in maximo 13 m, im Durchschnitt 7 m tiefen und ca. 1 000 m langen Einschnitt, um jenseits der Wasserscheide das Thal der nördlichen Haslach zu erreichen. In diesem, welches theils nordöstliche, theils rein nördliche Richtung einhält, senkt sich die Bahn mit continuirlicher Anwendung des Maximalgefälles von 25 ‰ nach Ludwigsstadt hinab, durchweg an das linksseitige, mitunter sehr steile Thalgehänge sich anlehnend, während die Staatsstrasse, welche am Ende des Wasserscheideeinschnitts gekreuzt wird, am rechtsseitigen Gehänge des ziemlich engen Thales liegt. Das Haslachthal mündet mit dem von Osten her ziehenden Loquitzthal und dem von Westen her kommenden Trogenbachthal im Markte Ludwigsstadt zusammen, dessen Strassen in die drei genannten, ziemlich engen und von steilen Höhen begrenzten Thäler sich strahlenförmig hineinerstrecken. An der Westseite des Marktes stösst die ihre südnördliche Richtung verfolgende Bahn auf das senkrecht hinziehende Trogenbachthal und schwingt sich hoch über den in dieses Thal eingebauten Häusern mittelst eines 200 m langen, über der Thalsohle 25 m hohen Viaducts an das linksseitige Gehänge des Trogenbachs, um von da sofort das linksseitige Gehänge der Loquitz erreichend, woselbst in 457 m Meereshöhe die ca. 24 m über der Thalsohle liegende Station Ludwigsstadt situirt werden muss. Von hier an verbleibt die Bahn im Loquitzthal und senkt sich an dessen linksseitigem Gehänge mit dem Maximalgefälle von 25 ‰ zum Kupferhammer hinab, daselbst das von Westen einmündende Taugwitzthal in 14 m Planiehöhe über der Thalsohle übersetzend. Die Bahn bewegt sich in dem engen Loquitzthal, mehrfache Correctionen der Loquitz und der im gleichen Thal hinziehenden Staatsstrasse veranlassend, in nördlicher Richtung fort bis Lauenstein, woselbst in schwächerem Gefäll von 2,5 ‰ eine Haltestelle situirt werden kann. Nun wendet sich das Thal mit scharfer Krümmung nach Osten und es ist dortselbst, damit der Minimalradius von 300 m eingehalten werden kann, das Loquitzthal 2 Mal von der Bahn zu übersetzen, beide Male in geringer Höhe nur ca. 5—6 m über der Thalsohle, jedoch in sehr schräger Richtung. In dem engen, stark gekrümmten Thale fortwährend mit der Loquitz und der Staatsstrasse in Conflict, wendet sich die Bahn mit dem Thal bei der Fischbachmühle wieder nach Norden, streift dicht an dem Weiler Falkenstein vorbei und erreicht ca. 200 m unterhalb derselben nach abermaligem Ueberschreiten der Loquitz an deren rechtem Ufer die Landesgrenze in 360,9 m Seehöhe. Der schon über der Grenze auf Sachsen-Meiningenschem Gebiet zu situirende Bahnhof Probstzella bildet das nördliche Ende der Steilrampe mit 25 ‰ Maximalsteigung, deren letzte Strecke auf Bayerischem Gebiet von Lauenstein zur Landesgrenze, indessen das Maximalgefälle nicht mehr nöthig hat, sondern mit den Gradienten von 20,15 und 12 ‰ die Grenze erreicht. Zwischen Probstzella und Eichicht ist die Anwendung stärkerer Gradienten als 10 ‰ nicht mehr erforderlich.

Die Linie wird als Hauptbahn gebaut und auf die Länge der Steilrampen von der Station Rothenkirchen bis zum Bahnhof Probstzella der Doppelbahnkörper sofort zur Ausführung gebracht, jedoch das zweite Gleis vorerst noch nicht gelegt. In der Strecke Stockheim-Rothenkirchen kommt nur die einfache Bahn zur Ausführung, Grund und Boden wird dagegen sogleich für Doppelbahn erworben. Die Strecke Landesgrenze-Probstzella wird von Preussen gebaut, von Bayern jedoch betrieben werden. Die Erdarbeiten der Bahn sind nicht unbedeutend, da dieselben zumeist

in älterem Thonschiefer sich bewegt und daher in den Einschnitten sehr viel gebundenes Material vorkommt. Durch die vielfach hohe Lage des Bahnkörpers an steilen Gehängen, wobei die Auftragsböschungen bis in die Thalsohle hinabreichen, sind starke Aufdämmungen bedingt. Die gesammten Erdarbeiten erfordern nach vorläufiger Berechnung eine Massenbewegung von etwa 800 000 cbm, wovon auf den Wasserscheide-Einschnitt circa 180 000 cbm kommen. An grösseren Kunstbauten sind zu bemerken: eine eiserne Fachwerkbrücke über die Tettau mit 20 m Lichtweite, drei Blechbrücken über die Haslach, davon eine zugleich als Strassenbrücke dienend, mit 10—12 m Weite; die gewölbte Wegbrücke für den auf der Wasserscheide über die Bahn führenden Rennsteig mit einer Hauptöffnung von circa 15 m Weite und zwei kleinen Seitenöffnungen à 4 m zur Aussparung der Flügel; der 200 m lange, 25 m hohe Viaduct über das Trogenbachthal mit 3 durch eisernes Fachwerk überdeckten Oeffnungen von je 32 m Weite und fünf gewölbten Oeffnungen à 14 m Weite; die 56 m lange, 14 m hohe Brücke über die Taugwitz mit drei überwölbten Oeffnungen à 14,5 m Weite und drei schiefe Bahnbrücken über die Loquitz, je 16 m weit, mit Blechträgern überdeckt bei 5—6 m Höhe. Die meisten Objecte werden sogleich vollständig auf Doppelbahn ausgeführt. Für den Bahnoberbau sind Stahlschienen auf eisernen Querschwellen in Aussicht genommen.

Mit Legung der Gleise zur Bahnstrecke Gemünden-Hammelburg ist nunmehr begonnen worden. Die Schienen, nicht so stark als die der Vollbahn, haben sogenannten eisernen Unterbau. Die Bauarbeiten wurden weitgehend vermindert.

Für die untere Bayerische Waldbahn ist die Richtung Zwiesel - Grafenau - Freyung - Waldkirchen - Fürsteneck, Schalding und Passau in Aussicht genommen.

Schaftlach-Gmund. Unter dem Vorsitze des Erzgiesserei-Inspectors Ferd. von Miller sen. fand am 4. d. M. die erste General-Versammlung der Eisenbahn-Actiengesellschaft Schaftlach-Gmund am Tegernsee für das Betriebsjahr 1883 statt. Das Fahrmaterial — zwei Krauss'sche Tenderlocomotiven, 3 Personen- und 1 combinirter Post- und Gepäckwagen — genügte vollauf zur Beförderung der Fahrgäste; nur bei besonderem Andrang waren aushilfsweise mehrere Staatsbahn-Personenwagen eingestellt. Vom 2. August — dem Eröffnungstage — bis 31. December wurden 1 766 Züge mit 13 421 Nutzkilometer geleistet. Die Zahl der Reisenden betrug 36 040 und die Einnahmen hieraus 17 044 *M.* An Gepäck wurden 131,85 t befördert und hierfür — abzüglich der auf die Staatsbahn fallenden Quote — 1 318 *M.* vereinnahmt. Die Gesammteinnahme betrug 34 492,81 *M.*, die Ausgaben dagegen 15 307,87 *M.*, d. h. 44,4 pCt. der Einnahmen. Die Bilanz schliesst pro 31. December 1883 ab mit einer Summa von 413 958,33 *M.* in Ausgabe und Einnahme. Es wurde eine Dividende von 5 pCt. pro rata temporis vorgeschlagen und auch genehmigt. Die genannte Bahn ist bekanntlich die erste in Bayern, welche ohne Staatsunterstützung gebaut worden ist. Director und Erbauer der Bahn ist H. Bischoff.

Literatur.

Deutscher Eisenbahn-Terminkalender für Verwaltung und Betrieb. Jahrgang 1884. Bearbeitet von höheren Eisenbahn-Verwaltungsbeamten und Maschinentechnikern unter Mitwirkung von Franz Woas, Regierungsbaumeister. Verlag der Expedition der „Rangliste der Baubeamten" in Saarbrücken.

Etwas verspätet, aber doch immer noch willkommen ist soeben dieser lediglich für die Zwecke der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungs- und Betriebsbeamten berechnete Kalender pro 1884 erschienen. Der Kalender hat im Gegensatze zu den sonst üblichen derartigen Taschenbüchern bei verhältnissmässig geringer Stärke das handliche Format von nur 14 zu 9 Centimeter und lässt sich somit bequem in jeder Tasche unterbringen. Er enthält zunächst ein practisch eingerichtetes Notizenheft, sodann eine Reihe übersichtlich zusammengestellter Notizen, eine Münzvergleichungstabelle, ausführliche Mittheilungen aus der Post- und Telegraphentaxe etc. sowie eine kleine Eisenbahnkarte. Seinen eigentlichen Charakter jedoch erhält das Taschenbuch durch den beigefügten 125 enggedruckte Seiten starken Text, welcher in seinem ersten Theile die auf Verwaltung und Betrieb der Deutschen Eisenbahnen, insbesondere Preussens, bezüglichen Gesetze und Verordnungen enthält, so u. A. einen speciell für den vorliegenden Zweck bearbeiteten Auszug aus dem Bahn-Polizeireglement nebst den Abänderungen, sowie einen ebensolchen Auszug aus der Bahnordnung für Deutsche Bahnen untergeordneter Bedeutung und aus dem Deutschen Betriebsreglement vom 11. Mai 1874. Auch die Signalordnung ist in leicht verständlicher Weise mitgetheilt. Weiterhin hat die Stellung der Eisenbahnverwaltung im Reiche sowie auch die gesammte Organisation in Preussen und im Deutschen Reiche, soweit sie in Gesetzen und Verordnungen zum Ausdruck gekommen ist, in dem Kalender eine bündige Darstellung gefunden; so ist als Auszug aus der Reichsverfassung Capitel VII (über Eisenbahnwesen) sowie hinsichtlich Preussens das Eisenbahngesetz vom 3. November 1838, letzteres wörtlich, mitgetheilt. Ebenso haben auch sonstige auf die Stellung der Deutschen Privateisenbahnen bezügliche Verordnungen etc. ihre Aufnahme gefunden. Seinen Hauptwerth für die Eisenbahnbeamten erhält der Terminkalender durch die Zusammenstellung aller auf die persönlichen Verhältnisse bezüglichen Gesetze und Verordnungen etc. Namentlich vollständig ist diese Zusammenstellung hinsichtlich der Königlich Preussischen, wie der Reichseisenbahnbeamten, indem die hierher gehörigen Bestimmungen über Gehälter, Pensionen, Reise- und Umzugskosten, Wohnungs- und Bauzulagen, Wittwen und Waisenpensionen, Rang, Annahme technischer Hülfsarbeiter etc., nebst allen declaratorischen Erlassen in erschöpfender Weise mitgetheilt sind, so dass es dem Beamten damit möglich wird, sich im gegebenen Falle in zuverlässiger Weise über zweifelhafte Punkte zu unterrichten. — Ein Anhang enthält u. A. ein Verzeichniss der gegenwärtigen Mitglieder des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, sowie Grundzüge für die Errichtung von Betriebs- und Werkstätten-Krankencassen, welche im Augenblick, wo sich die Ausführung des Krankencassen-Gesetzes vom 15. Juni 1882 vorbereitet, von actuellem Interesse sein dürften. Auch eine geographische und Zeittabelle, für den Betriebsbeamten von Bedeutung, ist diesem Theile beigefügt.

Als besondere Gratisbeilage des Kalenders soll im April ein Personalverzeichniss der Deutschen Eisenbahnbeamten erscheinen, welches die Staatseisenbahnbeamten im Deutschen Reich, in Preussen, Bayern und Sachsen nach Rang und Anciennetät geordnet aufführt. Die Herausgabe dieser Beilage im April erscheint insofern praktisch, als gerade im April die erheblichsten Umänderungen in den Beamtencorps stattzufinden pflegen, so dass also die Zusammenstellung für den grösseren Theil des Jahres ihren Werth behält. Der Kalender hat schon jetzt die Einrichtung erhalten, dass die Beilage späterhin leicht eingelegt werden kann.

Wenn man bedenkt, dass der Eisenbahn-Betriebs- und Verwaltungsbeamte wohl täglich in die Lage versetzt wird, gesetzliche und sonstige Bestimmungen aus dem Eisenbahnwesen nachzuschlagen, während er andererseits in ganz selbstverständlicher Weise fortwährend ein Interesse an dem Stande aller persönlichen, Dienst-, Rang- und Anciennetätsverhältnisse nimmt, so darf man wohl sagen, dass mit dem vorliegenden Taschenbuche, das man sehr bequem bei sich führen kann, einem vielseitigen Bedürfniss genügt worden ist.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Güterverkehr.

Mit dem 1. April d. Js. werden zu den Tarifheften No. 1, 2, 3, 4 für den Güterverkehr im **Hannover-Bayerischen Eisenbahnverband** die Nachträge IV, III, III und II eingeführt.

Dieselben enthalten Berichtigungen und Ergänzungen der Tarifhefte, resp. bisher erschienenen Nachträge, ferner anderweite Tarifsätze für verschiedene im directen Kartenschluss bereits stehende nördliche und südliche Stationen, directe Taxen für neu einbezogene Stationen und Ausnahme-Tarifsätze für verschiedene Artikel. Exemplare des betreffenden Nachtrags werden auf Verlangen käuflich durch die Güterexpeditionen der Verbandsstationen abgegeben.

Hannover, den 20. März 1884. (784)

Königliche Eisenbahndirection,
auch Namens der übrigen Verbands-
verwaltungen.

Am 1. April d. Js. gelangt ein neuer **Tarif für den Transport von Braunkohlen etc.** in Wagenladungen zu 10 000 kg von Stationen der Aussig-Teplitzer, Dux-Bodenbacher, Oesterreichisch-Ungarischen Staats-, Oesterreichischen Nordwest- und Pilsen-Priesener Bahn nach Deutschland via Bodenbach bezw. via Mittelgrund zur Einführung, durch welchen der bisherige Tarif vom 1. Januar 1881 nebst Nachträgen aufgehoben wird. Nur die in letzterem enthaltenen Sätze der Pilsen-Priesener Station Přestitz, der Berlin-Hamburger Station Spandau und der Stationen der Lübeck-Büchener Bahn, welche im neuen Tarife nicht wiederum Aufnahme gefunden haben, bleiben bis 1. Juni d. Js. noch fortbestehen, an welchem Tage die directe Expedition dieser Stationen erlischt. Für Spandau gelten demnächst nur die Sätze nach der betreffenden Station des

Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg. Im Uebrigen gelten die Frachtsätze der Station Delitzsch des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt nur noch über Leipzig, so dass die bisher noch zulässige Route über Röderau wegfällt, und die in der Abfertigung von Sendungen nach Nichtverbandsstationen bisher bestandene Beschränkung ist auf die Bezirke der Eisenbahndirectionen Erfurt und Breslau-Freiburg ausgedehnt worden. Exemplare des neuen Tarifs sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 21. März 1884. (785)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. April wird für die **Beförderung von Steinkohlen und Kokes** von den Kohlenversandstationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Köln rechtsrh. und Köln linksrh. nach den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt (einschliesslich der Gotha-Ohrdrufer Eisenbahn) sowie der Nordhausen-Erfurter, Saal-, Weimar-Geraer, Werra (einschliesslich Wernshausen-Schmalkaldener), Friedrichrodaer, Hohenebra-Ebelebener, Ilmenau-Grossbreitenbacher und der Ruhlaer Eisenbahn ein neuer Ausnahmetarif eingeführt.

Durch diesen Tarif werden aufgehoben:

1. Die Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen im Rheinisch-Westfälisch-Thüringischen Verband vom 1. Januar 1880 nebst Nachträgen, sowie vom 1. Januar 1882 nebst Nachträgen, letzterer mit Ausnahme der Frachtsätze für die Station Eving der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.
2. Die Frachtsätze für die Beförderung von Steinkohlen von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Köln linksrh. und Köln rechtsrh. nach den Stationen der früher Berlin-Anhaltischen Eisenbahn in dem Ausnahmetarif für den Norddeutschen Eisenbahnverband vom 1. Januar 1882.
3. Die Ausnahmetarife B für die Beförderung von Steinkohlen für den Eisenbahn-Directionsbezirk Elberfeld und für den Rheinischen Nachbarverkehr, Hefte 2 und 4, vom 1. Juli 1881.

Der neue Tarif enthält gegenüber den früheren vielfach ermässigte Frachtsätze, jedoch, namentlich für Sendungen nach den Stationen Leipzig Thüring. Bhf. und Plagwitz-Lindenau auch verschiedene Frachterhöhungen.

Letztere treten erst am 15. Mai d. J. in Kraft.

Der Tarif ist bei den betheiligten Güterexpeditionen, welche auf Erfordern auch über die Höhe der Frachtsätze Auskunft ertheilen, zum Preise von 0,80 ℳ pro Stück käuflich zu haben.

Elberfeld, im März 1884. (786)
Königliche Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr via Gotthard. Die directe Abfertigung von Gütern im Verkehre von und nach Domegliara, Parona und Pescantina, Stationen der Oberitalienischen Bahnen, ist aufgehoben worden.

Strassburg, den 18. März 1884. (787)
Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, als geschäfsführende Verwaltung.

Elbeumschlags-Güterverkehr in Dresden und Riesa pro 1884. Während der Elbschifffahrts-Periode 1884 werden

a) für den Güterumschlag in Dresden an den beiden Elbkais,
b) für den Güterumschlag in Riesa an dem dortigen Elbkai

gewisse Vergünstigungen gewährt. Die bezüglichen Bestimmungen sind bei unserem Hauptbureau zu erlangen. Gleichzeitig tritt mit Giltigkeit vom 25. März 1884 bezw., insoweit Erhöhungen eintreten, vom 6. Mai ds. Js. ab ein neuer Tarif für Nebengebühren an den Dresdner Elbkais in Kraft, durch welchen der seitherige Nebengebührentarif vom 12. März 1883 aufgehoben wird. Derselbe liegt bei den hiesigen Güterexpeditionen zur Einsicht bereit.

Dresden, am 19. März 1884. (788)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Güterverkehr. Am 1. April d. Js. werden die Stationen der Linien von Gerolstein nach Prüm und von Call nach Hellenthal des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) und zwar die Stationen Blumenthal, Gemünd, Gondelsheim, Hellenthal, Müllenborn, Prüm, Schleiden und Wilwerath in den Rheinisch-Köln-Minden-Belgischen Verbands-Güterverkehr via Herbesthal und Aachen Lanaeken aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen, sowie das Tarifbüreau der Unterzeichneten.

Köln, den 21. März 1884. (789)
Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische).

Rheinisch-Köln-Minden und Deutsch-Belgischer Güterverkehr. Am 1. April dieses Jahres tritt im Deutsch-Belgischen und im Rheinisch-Köln-Minden-Belgischen Güterverkehr eine Declassification des Artikels „Braunkohlentheeröle, unvermischt, welche bei 14° Réaumur ein specifisches Gewicht von 0,850 und darüber haben" in der Weise in Kraft, dass derselbe bei Aufgabe in Cisternenwagen nach Specialtarif III und bei Aufgabe in Fässern nach Ausnahmetarif 4 tarifirt.

Köln, den 19. März 1884. (790)
Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische).

Saarkohlen-Verkehr nach der Westschweiz. Vom 15. Mai d. J. ab werden die Sätze des Saarkohlen-Ausnahmetarifs 14 für Stieringen-Wendel um 0,25 Frcs. und für Heinitz um 0,13 Frcs. pro Tonne ermässigt, dagegen die Sätze für Bous und v. d. Heydt um je 0,12 Frcs. pro Tonne erhöht.

Köln, den 21. März 1884. (791)
Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische).

Deutsch-Dänischer Eisenbahn-Verband. Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachungen vom 24. Februar und 4. d. M. bringen wir hierdurch zur Anzeige, dass die neuen reglementarischen, tarifarischen und Classificationsbestimmungen gleichzeitig mit Nachtrag IV am 1. April d. J. zur Einführung gelangen. Die sub C des Tarifs vom 1. November 1881 enthaltenen Tarifsätze sowie die dazu erlassenen Nachträge I bis III bleiben in Gültigkeit.

Exemplare der für diesen Verkehr besonders vereinbarten Frachtbriefformulare werden durch die betreffenden Expeditionsstellen zum Preise von

je 100 Stück . . . . 70 ₰
einzeln pro Stück . . . . . 10 „

abgegeben.

Altona, den 21. März 1884. (792)
Namens der Verwaltungen des Deutsch-Dänischen Eisenbahnverbandes:
Die Königliche Eisenbahndirection.

Niederschlesischer Steinkohlen-Verkehr. Am 1. Mai cr. kommt zum Ausnahmetarif für Niederschlesische Steinkohlen und Kokes nach Stationen der Oesterr. Südbahn etc. vom 1. April 1882 ein Nachtrag I zur Einführung, durch welchen die directen Frachtsätze für Station Neufeld aufgehoben werden.

Berlin, den 18. März 1884. (793)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Hessische Ludwigsbahn. Vom 1. April cr. ab wird der Artikel Malz in den Ausnahmetarif für den Transport von Getreide etc. von Stationen der Bayerischen Staatsbahn nach Gustavsburg transit, giltig am 15. Mai v. J. einbezogen.

Mainz, den 21. März 1884. (794)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Specialdirection.

Am 1. April cr. gelangt der erste Nachtrag zu dem vom 1. April 1883 ab gültigen Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks **(linksrheinisch) Köln** und der **Aachen-Jülicher Eisenbahn** einerseits und Stationen der **Grossherzoglich Oberhessischen Bahnen** andererseits zur Einführung.

Durch den Nachtrag, welcher zum Preise von 0,10 ℳ auf den Verbandstationen käuflich zu haben ist, werden die dem Betrieb übergebenen Stationen Blumenthal, Gemünd (Eifel), Gondelsheim (Eifel), Hellenthal, Müllenbern, Prüm, Schleiden (Eifel) und Wilwerath des Eisenbahndirectionsbezirks Köln (linksrheinisch) in den Verkehr mit Oberhessen einbezogen.

Köln, den 23. März 1884. (795)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königl. Eisenbahn-Direction (linksrhein.).

Hessische Ludwigsbahn. Mit Gültigkeit vom 1. April cr. tritt zum Theil III Tarifheft No. 3 zum Süddeutschen Verband der I. Nachtrag in Kraft. Derselbe ist von unserem Tarifbureau käuflich zu erhalten.

Mainz, den 20. März 1884. (796)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Specialdirection.

Am 15. Mai 1884 gelangt der directe Tarifsatz für **Glassandtranporte** von Hohenbocka O. L. nach Dzieditz K. F. N. B. zur Aufhebung.

Erfurt, den 22. März 1884. (797)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 1. April d. J. tritt zum diesseitigen **Localgütertarif** vom 1. October 1877 der Nachtrag 32 in Kraft, welcher Aenderungen der speciellen Tarifvorschriften, sowie neue Tarifsätze enthält.

Exemplare des Nachtrags können von diesseitigen Stationen zum Preise von 5 ₰ bezogen werden.

Braunschweig, den 18. März 1884. (798)
Die Direction der Braunschwg. Eisenbahn-Gesellschaft.

Für den Verkehr zwischen den Badischen Stationen Neulussheim und St. Ilgen einerseits und Elm, Jossa, Mittelsinn, Schlüchtern andererseits sind **directe Ausnahmesätze für Holz** des Special-Tarifs II in Kraft getreten.

Das Nähere ist auf den Expeditionen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 18. März 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction. (799)

Im **Preussisch-Russischen Eisenbahn-Verband** ist zum Special-Export-Tarif für Getreide etc. von Stationen der Charkow-Nikolajewer Bahn nach Königsberg, Pillau und Memel vom 15/27. Februar cr. ein Berichtigungsblatt erschienen, nach welchem die Frachtsätze von dem via Woroschba-Kiew instradirenden Stationen ermässigt werden. Dasselbe ist auf den Deutschen Verbandstationen zu haben.

Bromberg, den 19. März 1884. (800 J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen S. 343.

No. 6. Jahrgang 1884. Berlin, am 26. März 1884.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Expedition bis zum 24. März Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von 75 Pfg. zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A	1	1	—	lein. Laken —	5,5	1	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppenrevision.
2	Adr.	—	1	Kiste	gefüllt —	34	2	Köln G.	Linksrh. Köln	
3	Adr	—	1	Pack	30 leere Säcke —	39	3	Trier r/M.	„	
4	A G	III	1	Sack	Federn —	1	4	Halberstadt	K.E.-D. Magdeburg	
5	A W	2922	1	Ballen	gefüllt —	30	5	Mainz G. E.	Hess. Ludwigsb.	Zürich bezettelt.
6	B	—	1	Kiste	gefüllt —	30	6	Dietendorf	K. E.-D. Erfurt	
7	B	—	1	Korbflasche	leer, gebraucht —	14	7	Mannheim	Badische Stsb.	
8	B D F	—	1	—	defecter Lagerkasten	8	8	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
9	B H	1	1	Kiste	Paternoster —	40	9	Mannheim	Badische Stsb.	
10	B St	363	1	„	gefüllt —	85	10	Mainz G. E.	Hess. Ludwigsb.	Remscheid bezett.
11	C B	4725	1	„	leere Flaschen —	14	11	Mannheim	Badische Stsb.	
12	C G	198	1	Pack	unbekannt —	7	12	Vlissingen	Niederländ. Stsb.	
13	C W R	168	1	Sack	Kaffee —	66	13	Hannover	K. E.-D. Hannover	
14	D	618	1	—	Kleiderschrank —	30	14	Mainz G. E.	Hess. Ludwigsb.	St. Johann bezett.
15	D B	—	{ 3 2	— —	Fauteuils — Stühle — }	35	15	Utrecht	Niederländ. Stsb.	
16	{ D & C B }	5	1	Ring	Draht —	27	16	Dalheim	Linksrh. Köln	
17	E B	5314	1	Kiste	leer —	9	17	Breda	Niederländ. Stsb.	{ bekl. Brilon Hannover, beschr. Poseiner & Wolff in Cassel.
18	E W	140	1	„	? —	17	18	Hannover	K. E.-D. Hannover	
19	F M C	669	1	„	? —	28	19	Karlsruhe	Badische Stsb.	
20	F R	1	1	Packet	Feilen —	1,5	20	Ochtmersleben	K.E.-D.Magdeburg	
21	G B	2478	1	Fass	gefüllt —	101	21	Paderborn	K. E.-D. Hannover	
22	G G	1/2	2	Fässer	gefüllt —	52	22	Neuss	Linksrh. Köln	
23	G R	8099	1	Pack	Papier —	14	23	Crefeld	„	
24	H J H B	335	1	Kiste	? —	—	24	Venlo	„	
25	J A C	8620	1	„	? —	31	25	Coblenz M.	„	
26	J B L	2	1	Ballen	unbekannt —	49	26	Rotterdam	Niederländ. Stsb.	
27	J S S	—	$^3/_8$	Tonnen	— —	—	27	Insterburg	K. E.-D. Bromberg	
28	K	—	1	Kiste	leer —	21	28	Lemförde	Rechtsrh. Köln	
29	K K	1236	1	„	? —	189	29	Hamont	Grand Centr. Belge	
30	L	369	1	Ballen	? —	—	30	Kirn	Linksrh. Köln	
31	L H K	115	1	Kiste	Holzwaaren —	75	31	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppenrevision
32	L W	10	1	Sack	leere Säcke —	22	32	Mannheim	Badische Stsb.	
33	M	—	1	—	Kaminschieber —	5	33	„	„	
34	M A V	—	{ 2 2	Stück „	Brustbäume — Krippen — }	?	34	Breslau	Oberschlesische	
35	{ M C W }	3551	1	Ballen	gefüllt —	100	35	Mainz G. E.	Hess. Ludwigsb.	Strassburg bezett.
36	M G	776	1	Kiste	? —	57	36	Soest	K. E.-D. Hannover	{ bezettelt: Remscheid-Hasten-Esseg.
37	O B	1	1	„	Seife —	21,5	37	Köln	Linksrh. Köln	
38	O W	3482	1	Ballen	Leder —	—	38	Graudenz	K. E.-D. Bromberg	
39	P K S	—	1	Pack	gebrauchte Körbe —	19	39	Mannheim	Badische Stsb.	
40	R C	2318	1	Kiste	? —	28	40	Karlsruhe	„	
41	R & S	15	1	„	? —	26	41	Kreiensen	Braunschweig.	
42	S	1	1	Collo	anscheinend 2 Degen	3	42	Lübeck Güterexp.	Lübeck-Büchen	{ am 14. März aus Wagen 6715 M.
43	S B	—	1	Kiste	? —	29	43	Aachen	Linksrh. Köln	
44	S & C	2908	1	Fass	? —	20	44	Nordhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	bez. Nordhausen.
45	S D	905	1	Ballen	Pflanzen —	6	45	Louvain	Grand Centr. Belge	
46	T	—	4	Colli	Satzkisten —	35	46	Dietendorf	K. E.-D. Erfurt	
47	T K	—	1	Pack	Körbe —	27	47	Cleve	Linksrh. Köln	
48	W L	119	1	Kiste	leere Papierhülsen —	73	48	Greiz	Sächs. Staatsbahn	
49	Z	138	1	Ballen	Tuch —	12,5	49	Aachen	Linksrh. Köln	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					B. Colli m. Adressen sign.					
50	Actien-Malzfabrik Sangerhausen Fr. R. Witschel, Sangerhausen	—	3	Pack	leere Säcke —	103,5	50	Nordhausen	K. E.-D. Hannover	bezettelt: St. Tönis-Sangerhausen.
51	A S & Co. Werro	3	1	Packen	Flachs —	47	51	Bielefeld	„	am 20/2. 84 auf der Strecke gefunden.
52	Crasson	6415	1	—	Decke —	20	52	Maestricht	Grand Centr. Belge	beschrieben Lingen, am 14. März aus Wagen 6715 M.
53	Fr. Kramer	—	1 1	Kiste Korb	? —	13 52	53	Lübeck Güter-Exped.	Lübeck-Büchen	
54	Ks Oderberg	—	1	Stück	Eisenstütze —	?	54	Oderberg	Oberschlesische	
55	Reisewitz	12609	1	Fass	leer, gebraucht —	17,5	55	Neisse	„	
56	Tauberbischofsheim	—	1	—	Gewehr, alt, mit Feuersteinschloss	3,5	56	Tauberbischofsheim	Badische Stsb.	
					C. Colli m. Nummern sign.					
57	—	943/6	4	Colli	Ofenthüren mit Vorsetzplatten	99	57	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
					D. Colli mit Figuren sign.					
58	A	3087/5	1	Kiste	unbekannt —	249	58	Vlissingen	Niederländ. Stsb.	
59	K	1112	1	Ballen	? —	75	59	Lobberich	Linksrh. Köln	
60	3	209	1	Korb	? —	65	60	Berlin C.	K. E.-D. Magdeburg	
61		—	1	Collo	Maschinentheil von Eisen	0,5	61	Magdeburg C. B.	„	(Figur auf 1/4 der natürlichen Grösse.)
					E. Colli ohne Signatur.					
62	—	—	1	Rolle	Asphalt —	48,5	62	Wanne	Rechtsrh. Köln	
63	—	—	1	Stück	Blauholz —	7	63	Leipzig	K. E.-D. Magdeburg	
64	—	—	2	—	Blechdeckel —	?	64	Soest	K. E.-D. Hannover	
65	—	—	1	—	kiefern. Brett —	18	65	Ohlau	Oberschlesische	
66	—	—	2	—	„ Bretter —	?	66	Loewen	„	
67	—	—	6	—	Bretter —	150	67	Enschede	Niederländ. Stsb.	
68	—	—	1	—	in graues Papier eingewickelter Eisen- oder Stahlblock, 22,5 cm lang, 15,5 resp. 12,5 cm dick	34	68	Bremen	K. E.-D. Hannover	am 8/2. 84 Abends zwischen den Gleisen gefunden. Ist jedenfalls irgendwo gestohlen worden.
69	—	—	1	Rolle	Eisendraht —	27	69	Ruremonde	Grand Centr. Belge	
70	—	—	3	Stangen	Eisen —	118	70	Sorau	K. E.-D. Berlin	die Stangen wurden im Monat December pr. auf Wagen Magdeburg 19388 aufgebunden in Sorau vorgefunden.
71	—	—	2	Ballen	Felle —	77 62	71	Posen	Oberschlesische	
72	—	—	1	Bund	Flacheisen —	33,5	72	Weischlitz	Sächsische Stsb.	

Laufende Nr.	Der Colli						Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur		Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.		Station.	Name der Bahn.	
	Marke.	Nr.								
73	—	—	1	Ballen	Flachs —	54	73	Lichtenberg	K. E.-D. Bromberg	
74	—	—	1	Collo	4 eiserne Gasrohre —	—	74	Call	Linksrh. Köln	
75	—	—	3	Stück	eiserne Gasrohre —	23	75	Hannover	K. E.-D. Hannover	
76	—	—	1	Kiste	leer, gebraucht (ohne Deckel)	11	76	Mannheim	Badische Stsb.	
77	—	—	1	Korb	leere Flaschen —	17,5	77	„	„	
78	—	—	1	Korbflasche	leer, gebraucht —	6	78	„	„	
79	—	—	1	„	? —	75	79	„	„	
80	—	—	1	—	Leine, 24,5 m lang —	2	80	„	„	
81	—	—	1	Collo	gusseis. Maschinentheil	1,5	81	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
82	—	—	1	—	Nothkette —	9	82	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
83	—	—	1	Packfass	leer, gebraucht, mit nur 1 Boden	11	83	Mannheim	Badische Stsb.	
84	—	—	4	Packfässer	leer, gebraucht —	127	84	„	„	
85	—	—	1	Pack	leb. Pflanzen —	2,5	85	Eupen	Linksrh. Köln	
86	—	—	1	Stange	Quadrateisen, 1,27 m lang	3	86	Oberhausen K. M.	Rechtsrh. Köln	
87	—	—	1	Bund	4 alte Säbelklingen —	2,5	87	Duisburg B. M.	„	
88	—	—	3	Pack	Säcke —	99	88	Neisse	Oberschlesische	
89	—	—	1	—	Steinkrug, leer —	5	89	Mannheim	Badische Stsb.	
90	—	—	1	Collo	2 Tischplatten —	10	90	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
91	—	—	1	Sack	1 hölz. Wassersturz 2 „ Wassereimer 1 blech. Wassereimer 1 Blechtopf	9	91	Zwickau	Sächs. Stsb.	
92	—	—	2	Bund	Wergstücke —	31	92			
93	—	—	1	Stange	Winkeleisen —	14	93			
94	—	—	2	—	rohe Weidenkörbe —	?	94	Triptis	K. E.-D. Erfurt	am Stationsgebäude gefunden.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen von Seite 340.

Am 1. April d. J. tritt im Verkehre zwischen Teplitz (Aussig-Teplitzer Bahn) und Teplitz-Waldthor (Dux-Bodenbacher Bahn) einerseits und Berlin andererseits ein Satz von 0,85 *M.* pro 100 kg für **Transporte von gebranntem Kalk** bei Auflieferung von mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht pro verwendeten Wagen in Kraft.

Dresden, am 20. März 1884.
Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (801)

Für den Verkehr zwischen Offenbach und Landau, Westbahnhof, treten mit dem 20. d. M. directe Frachtsätze in Kraft.

Das Nähere ist auf den betreffenden Expeditionen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 18. März 1884.
Königl. Eisenbahn-Direction. (802)

Oberlausitz-Sächsischer Vieh- etc. Verkehr. Für vorbezeichneten Verkehr kommt mit dem 1. April 1884 der Nachtrag II zur Einführung.

Derselbe enthält Abänderungen des Vorworts und des Betriebsreglements, sowie der Zusatzbestimmungen zu letzterem, ferner Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften, sowie anderweite Bestimmungen über die Verkehrsleitung, ausserdem abgeänderte Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit Dresden-Neustadt (Leipziger Bahnhof) und Leipzig (Dresdener Bahnhof).

Soweit in einzelnen Fällen geringfügige Erhöhungen in den Frachtsätzen beziehungsweise ungünstigere Bestimmungen in den Tarifvorschriften im Nachtrag vorgesehen sind, treten die betreffenden Bestimmungen und Frachtsätze erst mit dem 10. Mai 1884 in Kraft.

Exemplare des Nachtrags sind bei den betheiligten Expeditionen zu haben.

Erfurt, den 18. März 1884. (803)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königl. Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

In dem vom 20. März 1884 neuen Stils ab giltigen 1. Nachtrage zum **Deutsch-Russischen Gütertarif** vom 1. Januar 1880 n. St. (2. Ausgabe) ist folgender Druckfehler enthalten: Auf Seite 19 sub 6 bei Witebsk beträgt der Frachtsatz für Getreide etc. nicht 57,20 Rubel sondern 75,20 Rubel pro 10 000 Kilogramm (610 Pud).

Bromberg, den 21. März 1884. (804J)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 15. d. Mts. sind zwischen Dölitz des Directionsbezirks Breslau einer- und Cüstriner Vorstadt des Directionsbezirks Bromberg andererseits im **Preussisch-Oberschlesischen Verbande** directe Frachtsätze für den generellen Verkehr, sowie den Ausnahmetarif für Getreide etc. und Holz etc. des Specialtarifs II in Kraft getreten.

Die Frachtsätze sind bei den genannten Stationen in Erfahrung zu bringen.

Bromberg, den 20. März 1884. (805J)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 1. April 1884 treten im Preussisch-Sächsischen Verbande directe **Ausnahmesätze für Flachs** zwischen Allenstein, Braunsberg, Elbing, Gumbinnen, Güldenboden, Insterburg, Königsberg i/Pr., Memel, Mühlhausen und Pr. Holland des Bezirks Bromberg einer- und Eger und Hof loco der Sächsischen Staatsbahn andererseits in Kraft.

Die Frachtsätze sind bei den vorgenannten Stationen in Erfahrung zu bringen.

Bromberg, den 20. März 1884. (806J)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederschlesischer Steinkohlen-Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. April cr. kommt für den Transport von Steinkohlen und Kokes aus dem Waldenburger und Neuroder Grubenrevier nach der Güter-Haltestelle Uhyst-Vorbahnhof ein directer Ausnahme-Frachtsatz zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen sowie das Auskunftsbüreau Bahnhof Alexanderplatz hier.

Berlin, den 21. März 1884. (807)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 25. März 1884 tritt im Verkehre zwischen **Vegesack (Grohn-)** und **Wurzen** für die Beförderung von Gütern des Specialtarifs III ein Frachtsatz von 1,07 *M.* pro 100 kg in Kraft.

Dresden, am 22. März 1884. (808)
Königliche Generaldirection
der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung.

A. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Am 25. März cr. tritt mit Giltigkeit bis Ende Juni l. J. ein ermäss. Ausnahmetarif für Grosshornvieh-Transporte in Wagenladungen von Galizien nach Wien (St. Marx) in Kraft, von welchem Exemplare bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden können.

Wien, den 20. März 1884. (809)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlagsverkehr. Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz werden folgende Frachtsätze im Reclamationswege gewährt:

	bei Aufgabe von 5 000 kg	10 000 kg
für Reis		
nach Hohenelbe . . .	1,24 *M.*	1,17 *M.*
„ Starkenbach . .	1,16 „	1,09 „
für Oele, fette und mineralische,		
nach Trautenau . .	1,55 „	1,40 „

pro 100 kg, exclusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg. Vorstehende Frachtsätze treten 14 Tage nach erfolgter Publication im „Centralblatt" und bei Erfüllung der in demselben gestellten Bedingungen in Kraft. (810)

Wien, am 18. März 1884.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Für Getreide und Mühlenfabrikate wird folgender Frachtsatz bei Aufgabe von 10 000 kg

pro Frachtbrief und Wagen im Reclamationswege gewährt. Von Swarow nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz 0,87 ℳ exclusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg. Derselbe tritt 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatte" und unter Erfüllung der in demselben enthaltenen Bedingungen bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1884 in Kraft.

Wien, am 20. März 1884. (811)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Für Chromkali werden folgende Frachtsätze im Reclamationswege ab Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz gewährt:

	bei Aufgabe resp. Zahlung der Fracht für 5 000 kg	10 000 kg
	pro Frachtbrief und Wagen	
nach Liebenau	0,77 ℳ	0,69 ℳ
„ Königinhof	1,48 „	1,40 „
	pro 100 kg	

exclusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg. Dieselben treten 14 Tage nach erfolgter Publication im „Centralblatt" und unter Erfüllung der in demselben enthaltenen Bedingungen, bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1884 in Kraft.

Wien, am 18. März 1884. (812)

II. Personen- und Gepäckverkehr.

Nordbrabant-Deutsche Eisenbahngesellschaft. Am 1. April d. J. tritt zu dem Tarife für die directe Beförderung von Personen und Reisegepäck im Verkehr zwischen Stationen der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn einerseits und Stationen der Belgischen Staatsbahn via Boxtel-Breda-Esschen andererseits, gültig vom 1. October 1881, der Nachtrag 1 in Kraft, enthaltend neue, theilweise ermässigte Fahrpreise.

Gennep, den 15. März 1884. (813)
Die Direction.

Nordbrabant-Deutsche Eisenbahngesellschaft. Am 1. April d. J. tritt zu unserem Localtarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden vom 1. Juli 1878 der 4. Nachtrag in Kraft, enthaltend Aenderung der zusätzlichen Bestimmung des § 10 des Vereins-Betriebsreglements, betreffend Unterbrechung der Fahrt.

Gennep, im März 1884. (814)
Die Direction.

III. Submissionen.

Submission auf Lieferung von 150 Herzstücken aus Hartguss oder Gussstahl; Termin

am 3. April 1884, Vormittags 11 Uhr,

im Geschäftslocal des diesseitigen Materialien-Büreaus, Fürstenstrasse No. 10 hierselbst.

Offerten müssen bis zu diesem Termin frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift „Submission auf Herzstücke" versehen, an das bezeichnete Büreau eingereicht werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen können daselbst eingesehen, auch gegen Einzahlung von 1 ℳ 25 ₰ angefordert werden.

Magdeburg, den 18. März 1884. (815)
Königliche Eisenbahn-Direction.

IV. Verkauf von Altmaterialien.

Oberhessische Eisenbahnen. Aus Anlass der Beschaffung leichterer Betriebsmittel beabsichtigen wir 2 gekuppelte für Personen- und gemischte Züge sehr geeignete Locomotiven mit 1,54 m Triebraddurchmesser nebst Tendern, ferner 3 combinirte Personenwagen I. und II. Classe mit je 2 Achsen, ohne Bremse, zu verkaufen und ersuchen um Abgabe von Offerten. Locomotiven und Wagen stehen in unserem Bahnhof Giessen zur Besichtigung bereit, auch ertheilt unser Maschinenmeister jede wünschenswerthe Auskunft.

Giessen, den 19. März 1884.
Grossherzogliche Direction. (816)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. iur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 26. 1884.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. [illegible] an die Kasse des Vereins (Inva[illegible] 52 SW. hier) einzusenden.

[illegible] Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 29. März 1884.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Quartal baldgefälligst erneuern zu wollen. Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 21. März 1884.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Zwischen Danzig und Odessa.

Schon lange Zeit leiden unsere Handelsstädte im Osten unter dem bedenklichen Umstande, dass es ihnen an einem genügenden weiten Hinterlande fehlt, auf welches ihre Unternehmungslust sich auszudehnen Gelegenheit hätte. Seitdem Russland seine Zollschranken immer mehr erhöht und den Verkehr auf seinen Grenzen immer mehr erschwert hat, beginnt jenes chronische Leiden in ein acutes überzugehen. Königsberg und Danzig und vor Allem Breslau befinden sich andauernd in einem Rückgange, über welchen nur der Kurzsichtige durch den lebhafter entwickelten localen Verkehr hinweggetäuscht werden kann. Als handelsthätige Hauptstadt einer zwischen zwei fast unübersteiglichen Zollgrenzen eingekeilten Provinz ist Breslau in unvortheilhafter Lage und fühlt seine Flügel gestutzt. Von Königsberg wird der Russische Handel nahezu planmässig abgelenkt und Danzig, die einstige Beherrscherin der Weichsel, scheint schon jetzt dem Schicksal Venedigs verfallen und genöthigt zu sein, lediglich von der Vergangenheit zehren zu müssen.

In meinem Buche „Deutschland und Orient in ihren wirthschaftspolitischen Beziehungen" habe ich im Hinblick auf diese Thatsachen die Nothwendigkeit hervorgehoben, ein grosses Mitteleuropäisches Wirthschaftsgebiet zu gestalten, wie es die Gemeinsamkeit der Interessen gebietet. Das muss geschehen und das wird geschehen, und zwar desto früher, je rascher man sich der grossen Gemeinsamkeit der dabei betheiligten Interessen bewusst wird. In diesem grossen Mitteleuropäischen Interessengebiet würden nun aber nicht nur Ostdeutschland und Oesterreich-Ungarn Platz finden, sondern auch das Königreich Polen. Wie erinnerlich beklagt sich die Altrussische, um Moskau concentrirte Industrie über die überlegene Concurrenz der ohnehin vielfach in ausländischen Händen befindlichen rasch aufgeblühten Industrie in Polen. Da letztere unter ganz anderen Productions- und Consumtionsverhältnissen arbeitet, auf Grund ihrer erheblich günstigeren Verkehrslage die Altrussische Industrie und hiermit die harmonische wirthschaftliche Entwickelung des Russischen Reiches überhaupt beeinträchtigt, so ist in Russland der Gedanke aufgeworfen worden, zum besseren Schutze der Altrussischen gegen die Polnische Industrie eine Binnenzollgrenze von der Düna bis zum Dniester aufzurichten, welche sich alsdann von selbst als die östliche Grenze des gemeinsamen Mitteleuropäischen Interessengebietes ergeben würde.

Vorerst scheint nun freilich dieser Gedanke von seiner Verwirklichung noch weit entfernt zu sein. Allein er birgt in sich, wie die Zeit sicherlich lehren wird, eine grosse, nahezu zwingende Gewalt; denn alle auf die wirthschaftliche und culturelle Heranziehung der weiten und zukunftsreichen Länder zwischen Danzig und Odessa abzielenden Bestrebungen treffen sich mit ihren letzten Zielen in diesem Gedanken zusammen.

Schon vor hundert Jahren und seither wiederholt ist von verschiedenen Seiten die Herstellung einer directen Wasserstrasse zwischen Danzig und Odessa in Vorschlag gebracht worden, zuletzt von dem Französischen Ingenieur A. Laurent in einem eingehend ausgearbeiteten ausgezeichneten Vorproject, welches auch in Deutschland beachtet und geprüft zu werden verdient. Um diese Verbindung herzustellen, genügt die Anlage eines Canals von 67,5 km Länge zwischen den Ortschaften Grabowice-Michalowka an dem San und Czajkowice-Dolobow am Dniester mit dem Städtchen Sadowa-Wisznia als Mittelstation. Hierdurch würde der Dniester mit dem San und durch diesen mit der Weichsel verbunden und nach Regulirung der betreffenden Stromstrecken zwischen Danzig und Odessa eine directe Wasserstrasse in einer Länge von mehr als 1 500 km hergestellt werden. Wie Herr Laurent in seinem Vorproject nachgewiesen hat, ist die Verbindung des Dniester mit der Weichsel überaus leicht herzustellen, indem man den San und die Wissnia benutzt, welch letztere zuweilen ihr Wasser gleichzeitig in den Dniester nach dem Schwarzen Meer und in die San nach der Ostsee sendet, so dass es fast zu verwundern ist, weshalb eine Arbeit von so einfachen und günstigen Vorbedingungen und zugleich von so weittragender Bedeutung nicht schon längst unternommen worden ist. Geplant wurde dieser Canal, wie gesagt, schon vor hundert Jahren und im Jahre 1815 lag ein Project dem Wiener Kaisercongresse vor, welcher dasselbe sehr günstig aufnahm — allein dabei ist es geblieben.

Auf Grund gewissenhafter Voranschläge hat Herr Laurent in seinem Vorproject die Kosten dieses Canals auf rund 16 Millionen Mark und das Betriebscapital für die ganze Strasse zwischen Danzig und Odessa auf ebenfalls 16 Millionen Mark berechnet und eine Verzinsung des Ganzen mit 7½ pCt. in Aussicht gestellt.

Mit dem Ausbau dieses Canals wäre gleichzeitig die Regulirung der Weichsel, des Dniesters und des San zu beschleunigen, da sonst die Schifffahrt auf diesen Flüssen nicht betrieben werden könnte. Nachdem Oesterreich und Russland sich verbindlich gemacht haben, den San und die Weichsel zu reguliren, ohne bisher diesen Vertrag erfüllt zu haben, könnten der neuen Canalgesellschaft auch diese Regulirungsarbeiten übertragen werden, deren rasche Durchführung dann ihr eigenes Interesse gebietet.

Zum Zwecke der Schiffbarmachung der Weichsel, des San und des Dniester wurden schon in den sechsziger Jahren zwischen Preussen, Oesterreich und Russland Verträge abgeschlossen und darin die Kosten der gemeinsamen Regulirungsarbeiten festgesetzt und repartirt. Alljährlich tritt in Warschau eine internationale Weichselstaaten-Commission zusammen, welche indessen von dem Fortgang der Arbeiten nicht sehr befriedigt sein kann, da seither nur die Preussische Weichsel ganz, die Oesterreichische zur Hälfte, die Russische Weichsel und die übrigen Flüsse aber erst auf ganz kleinen Strecken und nur mangelhaft regulirt worden sind. In Folge dessen fliesst die natürliche Wasserstrasse zwischen Galizien, Polen, Preussen und dem Meere ziemlich verödet dahin und sieht ihren Verkehr seit der Russischen Zollpolitik und der Concurrenz der Eisenbahnen vollends zurückgehen. Ueber den Schiffsverkehr auf der Weichsel bei Warschau liegen folgende Angaben vor:

1882	Aus Oesterreich nach Warschau	Aus Preussen nach Warschau	Aus Warschau nach Preussen
Dampfschiffe	14	8	3
Schleppschiffe	41	—	45
Flussschiffe	14	870	1 000
Flussboote	432	21	283
Flösse	134	—	1 475

Ebenfalls einer Warschauer Statistik sind die näheren Angaben über den Güterverkehr auf der Weichsel entnommen:

Frachtgüter 1882		Aus Oesterreich nach Warschau	Oesterreich. Durchfuhr nach Preussen	Aus Preussen nach Warschau	Aus Warschau nach Preussen
Bearbeit. Bauholz	Stück	1 487	34 600	?	—
Rundholz	„	8 809	16 200	?	—
Schwellen	„	3 626	12 300	?	—
Pfähle	„	4 846	16 900	?	—
Dauben	Schock	195	1 290	—	—
Bretter	„	7 835	68 672	3 000	—
Weizen	Pud	8 364	—	—	96 500
Roggen	„	15 063	3 000	—	52 900
Gerste	„	42 862	—	—	16 900
Rüben	„	6 110	—	—	14 182
Zuckerrüben	„	21 000	—	—	—
Asphalt	„	—	—	61 283	—
Theer	„	—	—	9 548	—
Cement	„	—	—	9 671	—
Eisen	„	125 435	—	581 194	—
Schwefel	„	—	—	54 430	—
Lohe	„	56 650	—	1 200	—
Mehl	„	—	—	13 000	—
Chamottesteine	Stück	—	—	482 000	—

An Stoffen für die Belebung des Canals ist Ueberfluss vorhanden. Aus Galizien selbst wie aus Podolien, Bessarabien und Rumänien bezieht Deutschland einen nicht geringen Theil seines Getreidebedarfes und die Production dieser Länder kann noch vervielfacht werden. Vielleicht lässt sich auch der Export derselben über Odessa und Sulina zur See nach den Westeuropäischen Häfen wenigstens theilweise auf den directen Binnenwasserweg ableiten. Auch Vieh, Fleisch und thierische Producte kommen in beträchtlichen Mengen von Südost nach Nordwest. Noch immer ist der Reichthum Galiziens an Holz nicht genügend ausgebeutet worden. Ausserdem finden sich am Dniester in Czartorya, Trembowla, Tarnopol, Smielkakowicz und Uszicko reiche Steinbrüche mit trefflichem, dauerhaftem Material, welches sich leicht in Dünnplatten und Würfel schneiden lässt und namentlich Weichsel abwärts exportfähig ist. Andererseits könnte von Schlesien her Deutsche Kohle nach Südrussland und Rumänien exportirt werden, wohin bis jetzt der Transportkosten halber noch Englische Kohle gelangt ist. In Galizien selbst hofft man, in Zukunft Kohlen und Petroleum auch für die Ausfuhr produciren zu können.

In jenen Gegenden, wo die Eisenbahnlinien nur spärlich vorhanden und ihrer hohen Tarife halber für Massenfrachten nicht benutzbar sind, ist die Ausbildung und Herstellung von Wasserstrassen schon zur Belebung der Concurrenz geboten. Seitdem in Folge der Regulirungsarbeiten im Bett des unteren Dniester die Schifffahrt concurriren konnte, sind die Frachtmengen der Eisenbahn Lemberg-Czernowitz-Jassy erheblich gesunken, beiläufig von 609 349 t im Jahre 1879 auf 425 659 t im Jahre 1882.

Ob der Canal gebaut, ob zwischen Danzig und Odessa eine directe Wasserstrasse hergestellt wird — das muss sich in Wien entscheiden, wo man schon aus Rücksicht gegen die Polen viel guten Willen zeigt, aber wenig Geld besitzt, indessen geneigt sein soll, wenn auch keine Zinsengarantie, so doch wenigstens eine Subvention zu gewähren. In seiner Sitzung vom 20. October 1883 hat der Galizische Landtag die Regierung aufgefordert, die im Project Laurent vorgeschlagene Verbindung der Flüsse Dniester, San und Weichsel eingehend zu prüfen und alle auf diese Verbindung gerichteten Bestrebungen zu unterstützen.

Es unterliegt keinem Zweifel, dass Deutscherseits und namentlich von Seiten der Städte Breslau und Danzig diesem Canalproject möglichst werkthätige Sympathien entgegengebracht werden müssen und es ist zu wünschen, dass Russischerseits wenigstens kein Widerstand erhoben werden möchte, da das Russische Project einer Wasserverbindung zwischen der Ostsee und dem Schwarzen Meere durch die Regulirung des Prypec und Herstellung entsprechender Verbindungscanäle denn doch in mehr als einer Hinsicht gar zu weit im Felde steht.

Paul Dehn.

Literatur.

Handel und Verkehr Niederländisch-Indiens. Eine handelspolitische Studie mit Rücksicht auf den Oesterreichischen Handel und die Triestiner Schifffahrt von Dr. R. Sonndorfer, K. K. Regierungsrath und Director der Wiener Handelsakademie. Mit einem Anhange: Die Exportartikel Niederländisch-Indiens. Wien bei A. Hölder. 1884.

Unter diesem Titel publicirte der durch seine Arbeiten auf dem Gebiete des internationalen Handels auch in Eisenbahnkreisen bekannte Autor eine Arbeit, welche die vollste Aufmerksamkeit der Handelswelt und der Eisenbahncommercialisten verdient. Dr. Sonndorfer war vom Oesterreichischen Handelsministerium als Generalberichterstatter über die Colonial- und Exportausstellung nach Amsterdam entsendet worden und benutzte seinen Aufenthalt in Holland, um über den Handel und Verkehr mit Niederländisch-Indien möglichst eingehende Studien zu machen. Auf diese gestützt, suchte der Verfasser die Ursachen zu ergründen, warum Oesterreich trotz seiner günstigen Lage noch keinen lebhafteren Verkehr mit den Holländischen Colonien habe, hierbei alles hierauf bezügliche Material mit einem wahren Bienenfleisse sammelnd, schritt er zur Lösung der Frage, was geschehen müsste, um den Verkehr zwischen Triest und Niederländisch-Indien derart zu heben, dass er der Stellung Triests im Welthandel entspreche. Das Resultat dieser eingehenden Studien hat der Verfasser im oben citirten Buche niedergelegt. — Wir haben dasselbe mit grossem Interesse gelesen und den Eindruck gewonnen, dass diese Art der Darstellung von Handel und Verkehr mit einem überseeischen Gebiete geradezu mustergiltig ist.

Der Verfasser entwirft zuerst in klarer, lichtvoller Weise ein handelsgeographisches Bild über Niederländisch-Indien. Es folgt hierauf eine Darstellung der Eisenbahnlinien, deren Spurweite und Erbauungskosten. Er bespricht dann mit grosser Sachkenntniss im Detail die Ex- und Importartikel Niederländisch-Indiens, die Creditverhältnisse und die in den Niederländischen Colonien operirenden Bankinstitute. Die über diese Creditinstitute gebrachten Daten sind fast durchgehends neu und zugleich jüngsten Datums.

Von besonderem Interesse für uns ist jedoch naturgemäss das nächste Capitel, welches die Tarifverhältnisse im Verkehre mit Niederländisch-Indien behandelt. Dr. Sonndorfer bespricht der Reihe nach alle Europäischen Seedampfschifffahrts-Gesellschaften, welche eine directe oder indirecte Verbindung mit Niederländisch-Indien haben, ihr Capital, den Flottenstand, die Fahrpläne, die Art der Fixirung der Frachtraten und die Höhe derselben, und nach einer vergleichenden Kritik der einzelnen Gesellschaften gelangt der Verfasser zur Besprechung der Transportpolitik des Oesterreichisch-Ungarischen Lloyd. Mit vollster Objectivität, jedoch ohne jede Rücksicht zeigt er, dass der von der Oesterreichischen Regierung subventionirte Lloyd, dem ausschliesslich die Vermittlung des Oesterreichischen Handels mit Niederländisch-Indien zufällt, nicht auf der Höhe der Situation stehe. Der Autor weist an der Hand statistischer Daten und einer Reihe von Oesterreichischen und Deutschen Consulatsberichten nach, dass trotz dieser ungünstigen Verbindung Triests mit Niederländisch-Indien und trotz der hohen Frachtsätze des Lloyd schon heute ein nicht unbedeutender Ex- und Import nach und von Niederländisch-Indien stattfinde und macht sehr beherzigenswerthe, vom vollen Verständniss der Situation zeugende Vorschläge, wie der Oesterreichisch-Ungarische Lloyd mit verhältnissmässig geringen Opfern eine regelmässige, directe Verbindung mit Niederländisch-Indien herstellen könnte. Bei dieser Gelegenheit hebt der Autor mit Recht hervor, dass die Oesterreichischen Eisenbahnen namentlich in jüngster Zeit den

Export via Triest wesentlich unterstützen und dass es daher am Lloyd liege, directe billige Tarife zu ermöglichen.

Obwohl diese lehrreiche und interessante Studie Sonndorfer's in erster Linie für Oesterreich geschrieben ist, so werden doch die Deutsche Handelswelt und auch die Deutschen Eisenbahnkreise daraus manchen praktischen Nutzen ziehen können und manche Anregung erfahren, um so mehr, als Deutschland bis jetzt, wie Sonndorfer nachweist, noch keine directe Verbindung mit Niederländisch-Indien hat.

Dass der Autor bei Bearbeitung dieser handelspolitischen Studie auch den Ex- und Import Deutschlands nach und von Niederländisch-Indien im Auge hatte, beweisen viele Stellen seiner Schrift und namentlich die Schlussworte:

„Ein directer regelmässiger Verkehr nach Niederländisch-Indien würde nicht nur die Ein- und Ausfuhr via Triest wesentlich steigern, sondern es wäre auch noch die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, einen Theil des Deutschen Handels über Triest zu ziehen".

Wir können daher nur auf das Lebhafteste wünschen, dass diese Arbeit sowohl in Oesterreich-Ungarn wie in Deutschland die gebührende Würdigung und Berücksichtigung finden möge.

Dr. K.

Bestimmungen für die Verrechnung und Abrechnung der Gebühren aus den im Central-Abrechnungsbureau in Wien zu behandelnden directen Verkehren der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen. Wien 1884.

Obige Bestimmungen sind in Folge Beschlusses der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahndirectoren-Conferenz vom Central-Abrechnungsbureau in Wien im Monate Januar 1884 herausgegeben und für den Dienstgebrauch in diesem Bureau, wie bei den Bahnverwaltungen eingeführt worden. Diese Bestimmungen enthalten ausser der Instruction für die Verrechnung und Abrechnung in den directen Transport-Verkehren der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen untereinander vom Jahre 1874 noch nachfolgende, im Laufe der letzten 10 Jahre in Bezug auf die Verrechnung und Abrechnung der directen Verkehre von den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen festgestellten Normen und Vereinbarungen, als:

a) Bestimmungen über die Behandlung von Fehlinstradirungen beim Gütertransport durch das Central-Abrechnungsbureau vom Juni 1874.

b) Bestimmungen über die Verrechnung der Nebengebühren im inländischen Anschluss- u. Verbandverkehre vom 1. Januar 1878.

c) Bestimmungen über die gleichförmige Austragung der aus unrichtiger Eingangs-Avisirung von Nachnahmen sich ergebenden Anstände. Giltig vom 1. Januar 1878.

d) Bestimmungen für die Adjustirung der von den Controlen an das Central-Abrechnungsbureau abzutretenden Mängels-Erläuterungen der Stationen. Giltig vom 1. Januar 1878.

e) Bestimmungen über die gegenseitige Auflassung von Calculations-Mängeln. Giltig vom 1. August 1879.

f) Bestimmungen über die gegenseitige Ueberweisung von Zahlungen an dritte Personen Seitens der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen. Giltig vom 1. August 1879.

g) Bestimmungen über die Verrechnung von Conventional-Strafen im Anschluss- und Verbandverkehre der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen. Giltig vom 1. Januar 1880.

h) Bestimmungen über die Behandlung von Fehlinstradirungen, Fehlexpeditionen etc. beim inländischen Gütertransport durch das Central-Abrechnungsbureau. Giltig vom 1. August 1880.

i) Regulativ über den Saldoausgleich in Goldmünzen aus den monatlichen General-Abrechnungen und den gemeinschaftlichen Verkehrs-Abrechnungen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverwaltungen. Giltig vom 1. August 1880, endlich

j) Bestimmungen über die Verzinsung der gegenseitigen Forderungen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverwaltungen. Giltig vom 1. October 1882.

Dass durch die Zusammenfassung aller dieser zum Theile nur in Blattform erschienenen Vereinbarungen in Ein Ganzes einem längst gefühlten Bedürfnisse entsprochen wurde, ist unzweifelhaft.

Wie jedoch schon aus der Aufzählung des Inhaltes der neuen Bestimmungen zu entnehmen ist, besitzt derselbe zum Theile den Charakter eines Uebereinkommens und zum Theile jenen einer Instruction, es wäre daher nicht unvortheilhaft gewesen, wenn die einzelnen Bestimmungen je nach deren Charakter besonders zusammengefasst worden wären, so dass sich an die Bestimmungen für die Verrechnung und Abrechnung der Gebühren aus den directen Verkehren als erster Theil, gewissermassen die Instruction für das Central-Abrechnungsbureau in Wien als zweiter Theil angeschlossen hätte.

Im Uebrigen bieten die neuen Bestimmungen so viel des Interessanten dem Fachmanne und geben dieselben so klare Einsicht in die Art und Weise der Verrechnung und Abrechnung der Gebühren aus den directen Verkehren der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen untereinander, dass eine nähere Skizzirung des gesammten Inhaltes wohl am Platze sein dürfte.

Die Bestimmungen sind in drei Capitel eingetheilt.

Das erste Capitel behandelt die Rechnungslegung der Stationen und enthält allgemeine Bestimmungen, sodann die Verrechnung der mit Fahrkarten expedirten Personen, der mittelst Transportregister expedirten Separat-Hofzüge, Civil-Separat-Personenzüge und Civil-Personentransporte, der Militärtransporte und Begleitertransporte, ferner die Verrechnung beim Transporte von Reisegepäck und Hunden, weiter die Verrechnung beim Güter-Versandt und -Empfang, endlich noch zusätzliche Bestimmungen, welche sich auf den Dienst der Versandt- oder Empfangsstation beziehen. Von diesen sind bemerkenswerth:

Die Verrechnung der Nebengebühren im Allgemeinen, dann die Verrechnung der Desinfectionsgebühren, der Tränkegebühren, der Gebühren für das Bespritzen des Borstenviehes, den Conventionalstrafen und der Gebühren für Eisenbahn-Miethswagen; die Verantwortlichkeit für die richtige Gebührenberechnung, sowie für Anstände, welche aus unrichtiger Avisirung von Nachnahmen nach Eingang entstehen; die Adjustirung von Mängelserläuterungen; die Verrechnung der Zölle und Zollspesen; Verrechnungsvorschriften rücksichtlich der in Folge von Dispositionen der Versender in Unterwegsstationen angehaltenen Güter, endlich die gegenseitige Gebührencreditirung in Grenzstationen.

Das zweite Capitel betrifft die Obliegenheiten der Controlbureaus und behandelt Folgendes: Ueberwachung der Stationen; Uebermittelung der Stationsrechnungen an das Centralabrechnungsbureau; Zusammenstellung der Ergebnisse der Stationsrechnungen; Nachweisung der in den Bestimmungsstationen abgestreiften Fahrbillets, endlich Zusendung der Mängelserläuterungen der Stationen und der Tariftabellen für den sogenannten künstlichen Verbandsverkehr an das Central-Abrechnungsbureau.

Das dritte Capitel behandelt die Arbeiten des Central-Abrechnungsbureaus und umfasst ausser einer Einleitung, in welcher die dem Central-Abrechnungsbureau obliegenden Geschäfte des Näheren bezeichnet werden, noch fünf Abschnitte.

I. Betrifft die Uebernahme der einlaufenden Rechnungsdocumente.

II. Betrifft die Revision der Rechnungsdocumente je nach den Geschäftszweigen.

Der dritte Abschnitt behandelt das Verfahren bei der Gebührenrepartition und dem Rechnungsabschluss.

Der vierte Abschnitt umfasst die Generalabrechnung. Hiervon ist besonders hervorzuheben:

Die Zinsenberechnung für die gegenseitigen Forderungen der Bahnen und zwar: Grundsätzliche Bestimmungen, Fälligkeitstermine, Zinsfuss, Berechnung, Aufrechnung und Begleichung der Zinsen, verspätete Anmeldung von Forderungen, Verzinsung von Forderungen nach Massgabe specieller Vereinbarungen, Abschlagszahlungen und deren Verzinsung;

Bekanntgabe der Abrechnungsresultate und Veranlassung des Geldausgleiches;

Bestimmungen über den Saldoausgleich in Goldmünzen, endlich die Bestimmung für die gegenseitige Ueberweisung von Zahlungen an dritte Personen.

Der fünfte Abschnitt enthält diverse sonstige Bestimmungen, als:

Behandlung von Fehlinstradirungen und Fehlexpeditionen beim Gütertransport;

Behandlung der Gebührenreclamationen und Mängelserläuterungen;

Bestimmungen über die gegenseitige Auflassung von Calculationsmängeln;

Ausgleichung der für reexpedirte Güter geleisteten Rückvergütungen;

Nachweisung über den Transit-Personenverkehr;

Aufbewahrung der Rechnungsdocumente;

Correspondenz des Central-Abrechnungsbureaus;

Aussergewöhnliche Arbeiten des Central-Abrechnungsbureaus und die Unkostenrechnung.

Den Schluss bildet ein Verzeichniss der festgesetzten Drucksorten-Formularien nebst 78 Muster-Formularien.

Urtheile eines Engländers über Amerikanisches Eisenbahnpersonal.

Die Gepäckeinrichtungen bilden eine der hauptsächlichsten Annehmlichkeiten der Reisen in Amerika. Der von Newyork nach S. Francisco fahrende Reisende kann ohne Beschwerde und Kosten sein Gepäck vom Anfangs- bis zum Endpunkte durchexpediren lassen und es unterwegs abnehmen, wo es ihm beliebt. Manchmal freilich erhält er es in verschiedenen Stücken zurück und manche in S. Francisco ankommende Familie hat schon ihre Meinung über die Annehmlichkeiten des Amerikanischen Systems gründlich modificirt, wenn sie vor den Trümmern ihres Gepäcks stand. Der Amerikanische Eisenbahn-Gepäckträger behandelt jedes einzelne Gepäckstück so, als ob er einen besonderen Groll darauf hätte. Wenn es nicht schwierig erscheint, die leichtesten und zerbrechlichsten Stücke als Grundlage für einen Haufen

Gepäcke auszuwählen und dann gewaltsam die scharfen, eisenbeschlagenen Ecken eines Saratoya-Koffers darauf niederzuwerfen, so erfordert es doch eine gewisse Erfahrung und Fertigkeit, in dieser Weise mit ganzen Wagenladungen von Gepäckstücken zu verfahren. Ich habe aber auf keiner Station jener 4000 Miles langen Strecke von einer einzigen Differenz etwas bemerkt. Der Englische Eisenbahn-Gepäckträger behandelt dagegen das Reisegepäck mit verhältnissmässiger Artigkeit, denn es repräsentirt für ihn 6 d. oder 1 sh. Da aber in Amerika die Trinkgelderpraxis nicht besteht, so hat dort der Gepäckträger vom Gepäck nichts zu hoffen und lässt demselben dies natürlich entgelten.

Dasselbe Fehlen des Trinkgeldes ist unzweifelhaft verantwortlich für die Barschheit, zuweilen geradezu an Rohheit reichend, welche alle Manieren bezeichnet, denen der Reisende auf Amerikanischen Bahnen ausgesetzt ist. Fragt einen Gepäckmann oder einen Stationsverwalter (falls ein solcher zu finden), von welcher der wirr durcheinander laufenden Linien ein gewisser Zug abgehen wird. „Wie“, brummt er, Euch ein mürrisches, malitiöses Gesicht zeigend, als wenn er gehört hätte, dass Ihr 10 sh. von ihm leihen wolltet. Ihr wiederholt die Frage und er, sich umdrehend, murmelt eine einsilbige Antwort hervor, die Ihr nun verstehen oder nicht verstehen mögt. Auf alle Fälle ist dies das einzige, das Ihr erlangt. Dies ist nicht etwa das Ergebniss eines ausnahmsweisen Erfahrungsfalles, vielmehr eine ungeschminkte Beschreibung von mindestens 20 höflichen Anreden auf der obengedachten Strecke. Nur auf einer Station begegnete ich einem Beamten, dessen Benehmen in einem gewissen Grade der Artigkeit und Zuvorkommenheit eines gleichgestellten Englischen Beamten entsprach. Diese Ausnahme — dankbar will ich dies besonders erwähnen — war der Stationsvorsteher in Kansas City. Das „Trinkgeld“-System, gegen welches Englische Eisenbahndirectionen rigoros strafend einschreiten, hat seine Missbräuche; zuweilen aber, wenn ich hülflos auf einer Amerikanischen Station meinen Zug suchend umherwanderte, habe ich zärtlich des Englischen Porters gedacht, welcher, wenn auch mit herunterhängender gekrümmter Hand zum Auffangen der etwa von dem artig behandelten Passagier ausgehenden 1 sh., nie unhöflich auftritt.

Vielleicht ist man in England zu sehr gewöhnt, sich auf den freundlichen und dienstwilligen Gepäckträger zu verlassen, welcher nicht nur das Gepäck in den Packwagen trägt, sondern den Reisenden auch nach dem Wagen begleitet und sich überzeugt, dass er sicher und comfortabel placirt ist.

Wenn aber solche Beihülfe schon wünschenswerth ist auf einer Englischen Station mit ihrer gut abgeschlossenen Plattform, ihren warnenden Glocken und ihrer Schaar von Bediensteten, so ist sie unerlässlich auf einer Amerikanischen Station (depot), die einfach ein Labyrinth von Schienensträngen im gleichen Niveau mit den Wartezimmern ist. Statt wie in England den Zug an einen erhöhten Perron zu bringen, hält man an den verschiedensten Stellen der ausgedehnten ebenen, unbewahrten Eisenstrasse, häufig in der Mitte oder am hintersten Ende der Station. Keinerlei Mühe giebt man sich, dafür zu sorgen, dass die Passagiere, die ihre Billets bezahlt haben, mit dem betreffenden Zuge fortkommen. „All aboard“ (Alle einsteigen) bemerkt der Zugführer wie vertraulich zu sich selbst und darauf, ohne dass eine warnende Pfeife oder Glocke ertönt, fährt der Zug los unbekümmert darum, welchem Theil der Reisenden es geglückt sein möge, zu richtiger Zeit einen Sitz zu bekommen oder während der schon in schnelles Tempo übergegangenen Bewegung des Zuges noch aufzuspringen. „Sehen Sie zu, dass Sie nicht zurückbleiben“ (Don't got yourself left), rief mir ein phänomenal freundlicher Zugführer in E. zu, als ich 2 Secunden vor Abgang des Zuges noch auf dem Perron stand. Diese Art von Zuruf charakterisirt den Zustand. Wenn ein Zug 1 oder 2 Stunden zu spät von einer Station ohne irgend eine vorherige Kundgebung abzugehen im Begriff ist, hat er „zuzusehen, dass er nicht zurückbleibt“.

Diese Barschheit auf der Eisenbahnstation ist ein Abglanz der nationalen Art des Benehmens, wie man es allgemein in den Eisenbahnwagen und auf Dampfschiffen antrifft. „Wie?“ oder „Was ist?“ ist die stehende Antwort auf gestellte Fragen, so artig sie auch der Fremde gestellt haben möge. Sie wird in einer eigenthümlichen, scharfen, auffahrenden Weise herausgebracht, wobei der Antwortende den Frager von oben bis unten mit verdächtigem, forschendem Blicke mustert. Ich glaube nicht, dass damit etwas Unangenehmes gemeint ist. Aber dies Benehmen in den Wagen oder auf der Strasse ist geeignet, in dem Fremden einen ungünstigen Eindruck hervorzurufen. Es kommt indessen zuweilen vor, dass nach dem nicht viel versprechenden: „Wie“ etc. der Reisegefährte freundlicher und unterhaltend wird; dies ist namentlich öfter der Fall bei langen Reisen, nachdem die Beobachtung des Auftretens etc. des Fremden die Ueberzeugung hervorgerufen hat, dass er zu keinem besonderen Misstrauen Anlass giebt. (Londoner „Daily News“.)

Aus Oesterreich-Ungarn.

Emil Tilp †.

Ein alter bewährter Mitarbeiter unseres Blattes, der Centralinspector der a. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, E. Tilp, ist am 23. d. M. im Alter von 52 Jahren am Herzschlage plötzlich gestorben und unter zahlreicher Betheiligung am 25. d. M. auf dem Centralfriedhof in Wien begraben worden. Wir behalten uns vor, dem Dahingeschiedenen in einer der nächsten Nummern einen Nachruf zu widmen.

Verhältnisse der Eisenbahnbeamten.

Die „Oesterreichische Beamtenzeitung“ tritt in ihrer gestrigen Nummer wieder mit Wärme für die Interessen auch dieser Beamten ein. Es möge ihnen doch gleich den Organen der Post die gewiss ebensosehr verdiente Sonntagsruhe theilweise zugestanden werden, es mögen damit die Staatsbahnen den Anfang machen; es sei dies bei uns sicherlich noch eher möglich, als in Deutschland, dessen Staatsbahnen an Sonntagen um 25 pCt. reducirte Güterzüge verkehren lassen. Ein jüngster Finanzministerial-Erlass erklärt, dass die Beamten der Staatseisenbahnen weder Staats- noch Fondsbeamte sind, dass sie daher nicht von den Landes- und Gemeindeumlagen befreit sind. Die wirklichen Staatsbeamten haben gewiss keine solche Gefahr und Verantwortlichkeit im Dienste, als die Bahnbeamten, warum sollen jene also besser gestellt und geachtet werden?

Die Verstaatlichungs-Vorlage im Oesterreichischen Herrenhause.

Die Commission des Herrenhauses spricht sich für die Verstaatlichung der Franz-Josef-, Rudolf- und Vorarlberger Bahn entschieden aus. Die Begründung dieses Antrages rührt von dem Präsidenten der westlichen Staatsbahnen, Herrn Sectionschef von Czedik, her. Er erörtert in diesem Berichte hauptsächlich die principielle Seite der Frage. Man führte in der Commission an, dass die Württembergischen Staatsbahnen im Jahre 1882 das Baucapital nur mit 2,8 pCt. verzinsten, während die dortige Staatsschuld mit 4 pCt. verzinst werden müsse. Dem gegenüber dürfe man darauf verweisen, dass die Preussischen Staatsbahnen das investirte Capital im Jahre 1882 mit 5,5 pCt. verzinsten. Die Rentabilität sei aber bei Staatsbahnen nicht ausschlaggebend; man müsse die allgemeinen wirthschaftlichen Vortheile des Staatsbahnsystems betrachten. Trotz des geringen Erträgnisses habe man in Württemberg keineswegs um Wiedereinführung des Privatbetriebes petitionirt. In der Commission kam auch die Frage der Organisation des Staatsbetriebes zur Sprache. Der Bericht hebt besonders hervor, dass von Einer Seite das Einverständniss mit der Verstaatlichung nur in der Voraussetzung zum Ausdrucke gebracht worden ist, „dass die Organisation dieser Bahnen dieselbe bleibt, wie bisher, nämlich die Direction in Wien und Betriebs-Oberämter (nicht Directionen) in den Provinzen, weil die Decentralisation der Eisenbahnen vom militärischen Standpunkte, der von dieser Seite betont werden wollte, ganz verwerflich sei“. Es ist bei der Zusammensetzung der Commission und des Herrenhauses selbst nicht zu zweifeln, dass die Verstaatlichungs-Vorlage bald zum Gesetze werden wird, da auch die Conversionen der genannten Bahnprioritäten von Erfolg waren.

Organisation des Staatsbahnbetriebes

Die Verhandlungen zwischen dem Handelsministerium und den übrigen Ministerien betreffs der Organisation der Staatsbahnen berühren nur noch Detailfragen, da die Hauptsache, die centralistische Leitung der im Staatsbetrieb befindlichen Bahnen, wie vorerwähnt, bereits erledigt scheint. Diese Verhandlungen begegnen auch Seitens der Nationalen nicht mehr der früheren heftigen Opposition, nachdem die centralistische Organisation lediglich in Berücksichtigung der Forderung der Kriegsverwaltung festgesetzt wurde und überdies zu erwarten ist, dass den Nationalen auch bei der neuen Organisation zur Geltendmachung ihres Einflusses genügender Spielraum gewährt sein wird. Allgemein heisst es, dass dieses Organisations-Statut noch vor dem 1. April d. J. erscheinen wird und dass kurz darauf die damit verbundenen Personalfragen ihre definitive Erledigung finden werden. Das Gerücht, wonach dieses Statut dem Reichsrathe zur Genehmigung vorgelegt werden soll, scheint unglaublich, nachdem derselbe in dieser reinen Executivfrage nicht competent ist; die Entscheidung drängt aber, denn im Mai d. J. soll die erste Linie der Galizischen Transversalbahn schon eröffnet werden.

Gemeinschaftliche Wagenbenutzung auf Ungarischen Bahnen.

Das Communicationsministerium hat aus den Wagenverkehrs-Ausweisen der Königlich Ungarischen Staatsbahnen und der im Staatsgarantie-Genusse stehenden Eisenbahnen die Wahrnehmung gemacht, dass während auf einer Bahn Ueberschüsse an Wagen sind, die andere Bahn dagegen Wagen ausleihen muss. Mit Rücksicht jedoch darauf, dass die Deckung des Wagenmangels einer Bahn durch den Ueberschuss der anderen Bahn sowohl für das Staatsärar, als auch für die betreffenden Bahnen von grossem Vortheile wäre, so soll vom genannten Ministerium angeordnet werden, dass in der nächsten Conferenz der Ungarischen Eisenbahndirectoren diese Frage behandelt werde, beziehungsweise dass die Ungarischen Eisenbahnen womöglich unter-

einander ein gemeinschaftliches Wagenbenutzungs-Uebereinkommen schliessen, eventuell eine gemeinschaftliche Wagendirigirung aufstellen.

Reduction der für Eilgüter einzuhebenden Bahngebühren.

Die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen haben beschlossen, zur Hebung des Eilgutverkehres die für diese Güter einzuhebenden Gebühren, welche gegenwärtig etwa das Dreifache der gewöhnlichen Stückgüterclasse I betragen, auf das Zweifache derselben zu reduciren, wobei die sogenannten ermässigten, das heisst die dem Verderben ausgesetzten Eilgüter, als Lebensmittel etc. wie bisher zu dem anderthalbfachen Preise der Stückgüter befördert werden. Wegen der leichten und billigen Beschaffung von Lebensmitteln, was namentlich für die Bewohner der Hauptstädte von Wichtigkeit ist, werden auf den Linien mehrerer Eisenbahnen, gegenwärtig schon auf denen der Königlich Ungarischen Staatsbahnen derlei Sendungen als Eilgüter zu demselben Satze befördert werden, wie die Stückgüter der I. Classe bei Beförderung als Fracht.

Eisenbahn-Bauthätigkeit in Oesterreich.

Ueber den Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich liegen nach der „N. Fr. Pr." folgende Daten vor. Ende December 1883 waren im Ganzen 875,1 km Eisenbahnen im Baue; hiervon gelangten im Jannar 1882 zwei Privateisenbahnen, nämlich die Localbahn Schwechat-Mannersdorf mit 28,8 km und die Localbahn Schönhof-Radonitz der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft mit 12 km, zusammen also 40,8 km Länge zur Betriebseröffnung. Somit standen Ende Januar 834,3 km Eisenbahnen im Baue. Hiervon entfallen auf die Staatseisenbahnen (Arlbergbahn und Galizische Transversalbahn nebst Abzweigungslinien) wie im December des Vorjahres 614,8 km, auf die Privateisenbahnen 219,5 km, und zwar auf

die Localbahn Jaroslau-Sokal der Galizischen Karl-Ludwigbahn	146,1 km
die Localbahn Klostergrab-Mulde der Prag-Duxer Bahn	16,0 „
die als vollendet zu betrachtende Theilstrecke Klausen-Vorderbrühl der schmalspurigen Localbahn Mödling-Vorderbrühl der Südbahngesellschaft	1,5 „
die als vollendet zu betrachtende Secundärbahn Minkovic-Swolenowes der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft	7,7 „
die Localbahnlinie Bisenz-Gaya	17,0 „
die Localbahn Czernowitz-Nowosielica	31,2 „

Beschäftigt waren im Januar bei den Staatsbahnen und Privatbahnen zusammen durchschnittlich pro Tag 20 139 Arbeiter gegenüber 24 597 des Monats December 1883.

Verbindungen mit der Galizischen Transversalbahn.

Behufs Herstellung einer Eisenbahnlinie zur Verbindung der Städte Bielitz-Biala, Kenty, Andrychau, Wadowice mit der Transversalbahn-Zweiglinie Sucha-Skawina-Podgorze wählte in Biala eine zahlreiche Versammlung von Interessenten (Grossgrundbesitzer, Vertreter der gedachten Städte etc.) ein Executivcomité zur Vornahme der erforderlichen Schritte behufs Realisirung dieses Planes und beschloss, eine Petition an den Handelsminister um Ertheilung der Vorconcession zur Tracirung dieser Strecke zu richten, ferner ein Ansuchen an die Krakauer Handelskammer um ihre Unterstützung in dieser Sache beim Ministerium.

Eisenbahn-Jahrbuch.

Der fünfte Jahrgang (1882) des bekannten Jahrbuches „Magyar vasuti Evkönyv", redigirt von Ladislaus Vörös, Ministerialsecretär im Communicationsministerium, ist erschienen. Das Werk enthält die auf das Jahr 1881 bezughabenden Daten aller (Ungarischen? Die Red.) Verkehrsanstalten. Die historischen Daten bilden eine Fortsetzung des geschichtlichen Theiles der früheren Jahrgänge und beschränken sich nicht auf das Jahr 1881, sondern umfassen grossentheils auch die Ereignisse der Jahre 1882 und 1883. Das aufgearbeitete Material hat sich ausserordentlich vermehrt, da 17 neue in der Zwischenzeit (1881 bis 1883) concessionirte Verkehrsunternehmungen mitberücksichtigt wurden, so dass jetzt 46 Verkehrsinstitute besprochen sind. An Tabellen enthält das Werk den Ausweis über die Staatsgarantie-Beträge, Verkehrsmittel, über das Personal, die Bau- und Betriebslängen zu Ende 1881 und 1882 und über die schmalspurigen Bahnen. Ein Ausweis über die in Eisenbahn- und Schifffahrt-Angelegenheiten amtirenden Behörden, das Verzeichniss der bei den Verkehrsanstalten functionirenden Regierungscommissäre, eine Zusammenstellung der Entwicklung des Eisenbahnnetzes von 1846—1881, eine Uebersicht der Eisenbahnangelegenheiten im Jahre 1881, ein Verzeichniss der im Jahre 1883 eröffneten Bahnen sind dem eigentlichen Jahrbuche vorangeschickt. Das Jahrbuch selbst giebt Personalien, Bilanzen, Statistik und Geschichte der Bahnen ersten Ranges, der Localbahnen und Bahnen zweiten Ranges, der Bergbahnen, der Pferdebahnen, der Industrie- und Montanbahnen, der Schifffahrtunternehmungen.

Zur Refactienfrage.

Dem „Oest.-Ung. Centralblatt für Walderzeugnisse" zufolge sind im Jahre 1881 nicht weniger als 2 763, im Jahre 1882 nahe an 3 058 und im Jahre 1883 circa 3 552 Refactien zur Publication gelangt. Der Artikel Holz und Holzkohle, wie Baumrinde, nahmen im Jahre 1881 nicht weniger als 274, im Jahre 1882 nahe an 322 und im Jahre 1883 circa 324 Fälle in Anspruch. Diese betreffen blos die Oesterreichischen und gemeinsamen Bahnen; denn die Ungarischen gewähren schon längst keine Refactien. Die an den gewährten Refactien am geringsten Betheiligten in allen drei Jahrgängen sind die Böhmische Nordbahn, Bozen-Meraner, die Wien-Aspanger und die Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Gesellschaft zum rationellen Betriebe des Seefischfanges an den Meeresküsten der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie.

Eine solche Gesellschaft ist hier in Bildung begriffen und hat sich die Südbahn bereit erklärt, auf der Route Triest-Wien Nachtschnellzüge zu organisiren, welche die Bestimmung haben sollen, den Wiener Markt mit lebenden Seefischen zu versorgen, der Preis derselben soll äusserst billig gestellt werden.

Resultate der Bosnabahn.

Im verflossenen Jahre hat der Verkehr der Bosnabahn eine wesentliche Steigerung erfahren. Im Laufe dieses Jahres werden auf dieser Bahn bereits die Producte der Bergwerksgesellschaft „Bosnia" zur Verfrachtung gelangen und dürfte der Verkehr ein umso regerer werden. Ueber die Betriebsergebnisse ist zu melden, dass ein nahmhafter Ueberschuss, welcher auf die Strecke Zenica-Serajewo entfällt, für die Betriebsperiode 1882 den Reichsfinanzen zugeführt wurde und ein solcher auch für das verflossene Jahr zugewendet werden soll.

Zweite Bahnverbindung Wien-Krakau.

Die Staatsbahn hat die Arbeiten für den Ausbau der Waagthalbahn ab Sillein zur Ungarisch-Galizischen Grenze bis Saybusch vergeben. Mit der Herstellung dieses Mittelgliedes zur Galizischen Transversalbahn, welche gleichzeitig mit dieser, und zwar bis zum October dieses Jahres, vollendet sein soll, wird nun eine neue directe Verbindung zwischen Wien und Krakau geschaffen sein. Ein Theil des Waaren- und Personenverkehrs wird von da ab die Strecke Wien-Pressburg-Tyrnau-Trencsin-Sillein-Czacza-Saybusch-Krakau passiren. In Bezug auf die directe Beförderung von Personen und Gütern wird die neue Bahnstrecke eine Analogie mit der Arlbergbahn bekunden, mit der sie auch bezüglich Schönheit und daher touristischer Anziehungskraft viel Aehnlichkeit haben wird.

Club Oesterreichischer Eisenbahnbeamten.

In diesem Club hielt Architekt Wilhelm Flattich über die von ihm ausgearbeiteten Projecte der Serbischen Staatsbahn-Stationen und Bahnhöfe einen Vortrag. Er bezeichnete seinen Standpunkt dahin, diese Baulichkeiten zu möglichst billigen Preisen herzustellen, die aber trotzdem den gerechten Ansprüchen der Betriebsbeamten zu entsprechen hätten. Er erinnert, dass die Stationen heute die Stelle der Stadtthore vertreten und Zeugniss von dem Geiste der sie benutzenden Bewohner abzulegen haben. Seine frühere Aufgabe in Serbien bezeichnet der Vortragende dahin gehend, auf Grundlage der von der Betriebsgesellschaft mit der Serbischen Regierung abgeschlossenen Convention seine Projecte derart zu entwerfen, dass hieraus die Leistungen, welche die Regierung von der Gesellschaft zu fordern berechtigt war, in deutlicher Weise ersehen werden konnten. Er beleuchtet die Vortheilhaftigkeit des Systems der General-Bauunternehmungen, deren Streben darauf gerichtet ist, die Bahnerhaltungskosten auf ein geringes Mass zu reduciren und befriedigende Bauten zu Tage zu fördern. Auch er habe bei den von ihm concipirten Projecten auf das Moment der Billigkeit Gewicht gelegt und habe er sich vor Augen gehalten, dass durch fabriksmässig erzeugte Fenster- und Thürconstructionen ein günstiges finanzielles Ergebniss erzielt werden könne. Der Vortragende demonstrirte an der Hand sorgfältig ausgearbeiteter Typen die von ihm entworfenen Projecte der Stationen, des Bahnhofes von Belgrad und der Werkstätte von Nisch und erläuterte die Construction eines Wasserstationsgebäudes, welches ähnlichen gegenüber grosse Vortheile aufweist. Die Ausführungen des Vortragenden wurden von der Versammlung mit grossem Beifalle aufgenommen und wurde demselben vom Präsidenten des Clubs, Kaiserlichen Rath Dr. Libarzik, der Dank ausgesprochen.

Börsenbericht, Coursnotiz und Nordbahn.

Wie in der heutigen Budgetdebatte im Abgeordnetenhause (auf welche wir noch zurückkommen) beherrscht die Nordbahnfrage die gesammte Eisenbahnaction. Die Regierung hat überraschende Resultate aus den Negociationen mit der Nordbahn erzielt und diese hat es verstanden, sich die Stabilität und eine bleibende Prosperität zu sichern. — Die Stimmung war auch für alle Eisenbahnwerthe eine sehr angenehme und wenn auch keine bedeutenden Avancen gegen die Vorwoche zu verzeichnen sind,

so schliessen doch fast alle Bahnwerthe höher; so Nordbahn 2708; Franz-Josef 207,75; Karl-Ludwig 299; Staatsbahn 317,40 und Südbahn 143,60; obzwar die Gerüchte einer Conversion der Nordwest- und Elbethalprioritäten sich nicht bewähren, so notirten die Actien doch mit 188 resp. 199. Eine besondere Beachtung erlangten die Actien der Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft, welche in deren Generalversammlung ein Erträgniss von 14,4 pCt. auswiesen.

Aus dem Deutschen Reich.

Aus dem Herrenhause.

Das Herrenhaus hat am 26. März die Vorlage über die Herstellung von Bahnen untergeordneter Bedeutung in der von dem Abgeordnetenhause am 14. d. M. in 3. Lesung genehmigten Fassung angenommen.

Bezüglich der Bahn von Naumburg a/S. nach Artern hatte die Commission des Herrenhauses die Wiederherstellung der Regierungsvorlage, d. h. die Annahme der Position im Betrage von 4 893 000 *M.* statt 4 623 000 *M.*, wie das Abgeordnetenhaus beschlossen hatte, beantragt. Um aber das Zustandekommen der Vorlage nicht zu hindern, wurde mit Zustimmung des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom Herrenhause die Fassung des Abgeordnetenhauses acceptirt.

Bei der sich daran schliessenden Berathung über den Bericht, betreffend die Ergebnisse des Betriebes der Staatseisenbahnen in 1882/83, brachte der Oberbürgermeister Struckmann einen Fall zur Sprache, in welchem einem im Dienste Verunglückten erst dann Entschädigung gewährt war, nachdem er, abgewiesen von der vorgesetzten Behörde, sich an die Armenverwaltung gewendet hatte und diese für ihn eingetreten war. Von dem Ministerialdirector Brefeld wurde darauf bemerkt, dass an die Behörden wiederholt die Weisung ergangen sei, bei der Prüfung von Entschädigungen nicht zu rigoros zu verfahren und die Erledigung zu beschleunigen. In dem zur Sprache gebrachten Falle sei eine Beschwerde an die Centralbehörde nicht gerichtet, diese sei also nicht in der Lage gewesen, Remedur eintreten zu lassen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten selbst fügte noch hinzu, dass die Eisenbahnverwaltung ein solches Interesse habe, den in ihren Diensten Beschädigten zu helfen und besonders da einzutreten, wo die Sache zweifelhaft sei; dass es ihre Pflicht sei, innerhalb der zustehenden Befugnisse so coulant zu sein wie möglich; dass sie sich nicht vom fiscalischen Gesichtspunkte leiten lasse; und dass, wenn Fälle, wie der von Herrn Struckmann vorgebrachte, zu seiner Kenntniss gekommen wären, er die nöthige Remedur würde haben eintreten lassen.

Weitere Bemerkungen wurden bezüglich des Berichtes nicht gemacht.

Braunschweigische Eisenbahnen.

Die Braunschweigische Landesversammlung ist am 25. d. M. zu einer ausserordentlichen Sitzung zusammengetreten, in welcher auch über den mit Preussen bezüglich des Betriebes der Braunschweigischen Eisenbahnen abgeschlossenen Vertrag berathen werden wird.

Die bezüglichen Vorlagen sind noch nicht fertig und dem Landtage deshalb noch nicht zugegangen; es ist jedoch bereits eine Commission gewählt, welcher dieselben zur Vorprüfung vorgelegt werden sollen.

Dampfschleppschifffahrts-Gesellschaft „Kette“ und die Oesterreichische Nordwestschifffahrts-Gesellschaft.

Nach Nachrichten aus Dresden steht die Wiederaufnahme des Concurrenzkampfes zwischen der Dampfschleppschifffahrts-Gesellschaft „Kette“ und der Oesterreichischen Nordwestschifffahrts-Gesellschaft bevor, nachdem der zwischen beiden Gesellschaften bestehende Cartellvertrag bereits aufgehoben ist.

Was die Oesterreichische Nordwestschifffahrts-Gesellschaft betrifft, so ist davon die Rede, dass der neue Director, welcher zugleich auch Leiter der Sächsischen Dampfschiffs- und Maschinen-Bauanstalt ist, eine Verschmelzung beider Unternehmen unter seiner Direction anstrebt.

Ein Unglücksfall,

dem leider auch 2 Menschenleben zum Opfer gefallen sind, hat am 24. d. M. Abends gegen 10 Uhr den von hier abgegangenen Extra-Viehzug (welcher seit einiger Zeit allwöchentlich an diesem Tage hier abgelassen wird) betroffen. Zwischen Zahna und Klebitz hatte sich ein während der Fahrt wild gewordener Bulle losgerissen, dem es unglücklicherweise gelang, das Gitter des Viehwagens zu durchbrechen und aus dem Wagen zu springen. Hierbei gerieth das Thier unter die Räder des folgenden Wagens, der infolgedessen aus den Schienen gehoben wurde. Die Wirkung der Entgleisung war, wie der „Staatsb. Ztg.“ ein Augenzeuge berichtet, eine so furchtbare, dass die letzten 5 Wagen thatsächlich umgekehrt wurden. Leider wurden bei der Katastrophe 2 Menschen getödtet: der Hülfsbremser Krielke und ein Viehtreiber, dessen Namen jener Gewährsmann nicht erfahren konnte. Beide waren unter den Trümmern der Wagen derart begraben, dass nur ihre Beine darunter hervorsahen. Von dem Viehtransport wurden 10 Ochsen und eine grosse Anzahl Schafe getödtet, während eine weitere Anzahl des Viehs, welches unbeschädigt geblieben war, das Weite gesucht hatte. Der nach dem Viehzuge abgelassene Schnellzug fand die Strasse noch versperrt und hatte infolgedessen eine Verspätung von einer halben Stunde.

Ostpreussische Südbahn.

Ein Actionär genannter Bahn hat für die Generalversammlung den folgenden Antrag gestellt: „In Erwägung, dass der Bestand des Erneuerungsfonds der Ostpreussischen Südbahn die zu der Länge der Bahn unverhältnissmässig grosse Summe von ultimo 1883 mehr als 3½ Millionen Mark erreicht hat; in Erwägung ferner, dass dieser Fonds, zu welchem nach den seitherigen Regulativen des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten auch die Zinsen des angelegten Effectenbestandes fliessen, trotz des nunmehr fünfzehnjährigen Betriebes der Bahn noch um gewaltige Beträge jährlich wächst; in Erwägung dagegen, dass § 7 al. 6 des Statuts ausdrücklich bestimmt, dass selbst die Zinsen des Erneuerungsfonds in die Betriebscasse fliessen sollen, sobald der Erneuerungsfonds in voller Höhe vorhanden ist: wird der Verwaltungsrath ersucht, mit allen Mitteln darauf hinzuwirken, dass ein weiteres Anwachsen des Erneuerungsfonds vermieden wird, insbesondere auch die Zinsen des Bestandes in Gemässheit des § 7 al. 6 des Statuts in die Betriebscasse fliessen.“

Stettin-Ueckermünde.

Seitens der Königlichen Staatsregierung wird eine Bahn von Stettin auf dem linken Oderufer nach Ueckermünde projectirt, welche durch Zweigbahnen mit den Fabriken in Grabow, Bredow, Züllchow etc. in Verbindung gesetzt werden soll. Die Vorarbeiten sind bereits in Angriff genommen worden.

Die Reichseisenbahn-Gesetzesfrage.

Nach einer Mittheilung der „Vossischen Zeitung“ soll, nachdem in Preussen alle Privatbahnen von Bedeutung verstaatlicht worden, die Reichseisenbahn-Gesetzesfrage in naher Zeit wieder in Fluss kommen. Als Grund wird angeführt, dass der Mangel eines Reichseisenbahn-Gesetzes sich namentlich bezüglich des Secundärbahnwesens, wenn es sich um Anlage einer die Territorien zweier oder mehrerer Bundesstaaten berührenden Eisenbahn handelt, sehr fühlbar mache.

Wenn nicht andere Gründe vorliegen, so wird schwerlich ein solches Motiv ausreichen, um eine so grosse und schwierige Massregel zu Wege zu bringen.

Belgien.

Zustellung von Gepäckstücken in die Wohnung (Remise à domicile des colis bagages).

Nachdem durch ministeriellen Erlass vom 4. Februar die Gepäck-Transportgebühren vom 1. März ab für den Binnenverkehr der Staatsbahnen und gewisse Relationen des gemischten Verkehrs mit andern Bahnen festgesetzt worden, hat die Verwaltung der Belgischen Staatsbahnen von gleichem Datum ab die Zustellung aufgegebener Gepäckstücke (in die Wohnung der Reisenden) und zwar zunächst versuchsweise für die Stationen in Brüssel (Midi, Nord und Quartier Léopold) angeordnet. Der Preis der Zustellung ist auf 10 Cts. für 10 km mit einem Minimum von 50 Cts. pro Sendung normirt, verdoppelt sich jedoch, wenn die Zustellung für die Zeit von 8 Uhr Abends bis 7 Uhr Morgens verlangt wurde. Da diese Taxe als eine sehr bescheidene bezeichnet werden muss, wird das Publikum gern von dieser wesentlichen Verkehrserleichterung Gebrauch machen, welche soweit bekannt bisher nur in England und den Vereinigten Staaten Nordamerikas zur Anwendung gelangt ist. Die Massregel soll übrigens in Kurzem auf die Stationen Antwerpen, Gent, Lüttich, Ostende und Blankenberghe ausgedehnt und noch dadurch verbessert werden, dass man bereits auf beliebiger Abfahrtsstation die Zustellung des Gepäcks auf den 8 vorgenannten Ankunftsstationen verlangen kann.

Abnahme der Billete resp. Coupons bei dem Verlasssen des Bahnhofs.

Bereits vom 1. Februar ab wurde diese neue Art der Controle, welche bekanntlich bei dem Localverkehr der Berliner Stadtbahn eingeführt ist, versuchsweise bei 24 Stationen eingeführt und wurde diese Massregel vom 15. März ab auf 19 weitere Stationen ausgedehnt. Vom 1. April ab wird der gedachte Modus der Controle auf die Stationen der Linie Brüssel-Welkenraedt ausgedehnt. Gegenwärtig werden die Stationen der letztgenannten Strecke durch eine Commission dahin geprüft, ob ihre bauliche Einrichtung, speciell die des Ausgangs, die prompte Durchführung des Coupons- etc. Einforderns zweckmässig unterstützt.

(„Revue commerciale“ No. 13 et 14 vom 1. et 10. mars.)

Aus Italien.

Einnahme des Eisenbahnverkehrs pro 1883.

Aus der seitens der Generaldirection der Eisenbahnen dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten eingereichten Uebersicht

geht hervor, dass die Gesammteinnahme der Eisenbahnen pro 1883 im Vergleich zu 1882 sich folgendermassen stellte:

		1883 L.	1882 L.	mehr L.
Staatsbahnen	Oberitalienische	104 159 013	96 362 133	7 796 880
	Römische . . .	34 907 957	32 712 213	2 195 744
	Calabro-Sicilian.	12 584 913	12 318 827	266 086
Privatbahnen in Staatsverw. .		18 559 686	18 190 032	369 654
Südbahn		26 095 139	24 939 103	1 156 036
Venetianische Eisenbahnen .		1 261 644	1 163 413	98 231
Sardinische Eisenbahnen . .		1 524 557	1 419 319	105 238
Diverse kleinere Bahnen . .		3 763 603	3 115 674	647 929
Insgesammt		202 856 512	190 220 714	12 635 798

Die Bahnlänge belief sich am 31. December 1883 auf 9 666 km, am 31. December 1882 auf 9 521 km; die mittlere Betriebslänge in 1883 war 9 301 km, in 1882 8 997 km.

Auf das Kilometer reducirt, stellte sich die Einnahme für beregte beiden Jahre:

		1883 L.	1882 L.	in 1883 mehr L.
Staatsbahnen	Oberitalienische	37 467	36 695	772
	Römische . . .	20 692	19 413	1 279
	Calabro-Sicilian.	9 219	9 172	47
Privatbahnen in Staatsverw. .		19 807	19 454	353
Südbahn		16 058	16 048	10
Venetianische Eisenbahnen .		9 209	8 492	717
Sardinische Eisenbahnen . .		3 811	3 648	163
Diverse kleinere Bahnen . .		10 171	9 499	672
Im Durchschnitt		21 810	21 142	688

Seilbahn Sassi-Superga.

Die stattgehabte Probe der Betriebsvorrichtungen mit 2 beladenen Wagen auf einer Strecke von 1,6 km zunächst Sassi hat ein günstiges Resultat ergeben. Sobald die Reststrecke bei Superga, welche noch wenige Arbeiten erfordert, fertig gestellt ist, wird eine definitive Probe des ganzen Systems stattfinden.

Gallarate-Laveno.

Die Revision der Linie hat ergeben, dass dieselbe mit Sicherheit dem öffentlichen Verkehr übergeben werden kann, weshalb die Verwaltung der Oberitalienischen Bahnen diese Eröffnung auf den 17. März festgesetzt hat. Neuerdings hat das Ministerium der öffentlichen Arbeiten den Namen einer der Zwischenstationen auf „Ternate-Varano" abgeändert.

Carmagnola-Bra.

Am 22. März fand die Revision dieser Linie behufs baldiger Eröffnung statt.

Albano-Anzio.

Nachdem die am 11. März stattgefundene Revision diese Linie als betriebsfähig anerkannt hat, ist ihre Eröffnung auf den 23. März festgesetzt worden.

Treviso-Cornuda.

Am 15. März fand die Revision dieser Linie statt; da dieselbe kein genügendes Resultat ergeben hat, wird sich die bevorstehende Betriebseröffnung verzögern.

Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale.

Die Provinzialvertretung von Modena, Concessionärin dieser Linie, hat um landespolizeiliche Revision der Schlussstrecke der Bahn Cavezzo-Finale nachgesucht, damit dieselbe (20 km lang), dem Wunsch der betheiligten Ortschaften entsprechend, zum 1. April eröffnet werden kann.

Bauten.

Nach den Vertragsentwürfen soll die Theilstrecke Persiceto-S. Felice sul Panaro, 21,2 km (Theilstrecke der Linie Bologna-Verona) in 18 Monaten und die Linie Foggia-Manfredonia, 35,5 km, in 5 Monaten nach dem Vertragsabschluss im Bau vollendet sein. („Monitore delle strade ferrate" No. 12 del 19. marzo.)

Weitere Bauten und Projecte.

Im Laufe des Monat April wird von der Linie Parma-Brescia-Iseo die Strecke Parma bis zum Pofluss für den Betrieb eröffnet werden können; diese erhält zunächst eine provisorische Station „Sacca" als vorläufigen Abschluss.

Am 1. März wurde die neue 11 km lange Strecke Candela-Rocchetta Melfi (Theilstrecke der staatlichen Ergänzungsbahnen und der Südbahn zum Betriebe überwiesen) dem öffentlichen Verkehr übergeben. Rocchetta Melfi, die einzige neue Station dieser Strecke, erhält vollen Verkehr.

An definitiven Projecten sind der ministeriellen Genehmigung unterbreitet worden: durch den Magistrat von Perugia eine Linie von Perugia nach Umbertide, ca. 28 km in der 4. Kategorie von Localbahnen mit einem veranschlagten Aufwande von 2 430 000 Lire, und durch die Provinzial-Deputation Reggio Emilia (Concessionärin der Linie Ventoso-Reggio-Correggio-Carpi) eine Verlängerung dieser Linie um die Strecke Scandiano-Sassuolo, incl. der Verbindung Scandiano-Reggio rund 12,5 km mit den vier Haltepunkten Scandiano, Dinazzano, Casalgrande und la Veggia, sowie einem Kostenanschlag von 1 625 000 Lire.

Ausserdem ist das revidirte und verbesserte Project Florenz-Fiesole (6,58 km) wieder eingereicht worden.

Der Staatsrath hat dem Project einer Bahn von Besana nach Oggiono (Verlängerung von Monza-Besana, dem Municipium zu Besana concessionirt) behufs Concessionserlangung zugestimmt. Die Länge dieser nach Typus 3 zu erbauenden Localbahn beträgt 13,2 km, auf welcher die 5 Stationen Besana, Renate, Centemero, Molteno und Oggiono errichtet werden sollen; der Kostenanschlag beträgt incl. Rollmaterial 1 740 000 Lire, d. i. durchschnittlich 131 734 Lire pro Kilometer.

Seitens des Ministers ist durch Decret der Bau und Betrieb eines Dampftramway von der Porta Casale zu Vercelli über Stroppiana, Motta dei Conti, Villanova und auf dem linken Rande der Pobrücke bei Casale, sowie der Ringbahn zu Mailand die Anwendung von Dampfbetrieb auf der Strecke Lazareth-Porta Romana gestattet worden.

Locomotive neuer Construction.

Die technische Abtheilung der Verwaltung der Oberitalienischen Bahnen hat eine Locomotive neuer Construction aufgestellt, welche für den Dienst auf der neuen Succursale dei Giovi bestimmt ist und am 10. März einer eingehenden Prüfung unterzogen wurde; bei nächster Gelegenheit soll sie ausgestellt werden. Die Maschine ist im Stande bis zu 60 km zurückzulegen und zwar mit einer Last von 120 t und in einem Tracé mit vielen Curven; hauptsächlich soll sie den Beweis liefern, wie eine Maschine mit 6 gekuppelten Rädern auch für eine Verwendung bei schnellfahrenden Zügen in geeigneter Weise construirt werden kann.

Englische und Amerikanische Güterwagen.

Die geringen und in der Abnahme begriffenen Kosten der Güterbeförderung in Amerika haben, nach dem „Engineer", in England viel Interesse und Nacheiferung hervorgerufen. Die eigenthümliche Bauart der Güterwagen ist vermuthlich einer der vielen Factoren, welche den Eisenbahn-Gütertransport so billig machen in einem Lande, wo die Löhne so hoch und Stahl, Eisen und Kohlen theurer sind, als in England.

Die meisten Waaren werden in Amerika in bedeckt gebauten Wagen (box cars) befördert, welche etwas mehr als das Doppelte des Cubikraumes haben, als die bedeckten Englischen Güterwagen.

Die volle Ladung der ersteren, welche noch vor wenigen Jahren 20 000 Pfund zu betragen pflegte, ist auf 40 000, ja selbst 50 000 Pfund angewachsen, während das durchschnittliche Eigengewicht des Wagens nur von 20 500 auf 22 000 Pfund gestiegen ist. Das in einem bedeckten Wagen der Pennsylvaniabahn durchschnittlich wirklich beförderte Gewicht ist gestiegen von 20 260 Pfund im Jahre 1877 auf 24 620 Pfund im Jahre 1881, obwohl natürlich noch eine grosse Anzahl alter und leichter tragfähiger Wagen im Gebrauch ist. Die nachstehende vergleichende Tabelle zeigt die bezüglichen, mit den gebräuchlichen Fahrzeugen erreichten Resultate. Das Durchschnittsgewicht bedeutet in jedem Falle das beförderte Gewicht, ob beladen oder leer und nicht, wie oben, das beförderte Durchschnittsgewicht im beladenen Zustande. Der Druck auf die Achsschenkel repräsentirt daher unter allen Umständen die Durchschnitts-Resulsate.

	Engl. Pfund	Amerik. Pfund
Durchschnittsgewicht des Wagens . .	11 000	22 000
„ der Ladung . .	5 250	16 000
Summa des durchschnittl. Gewichts	16 250	38 000
Davon ab Gewicht der Räder und Achsen	3 700	5 800
Bleibt Druck auf Achsschenkel	12 550	32 200
Länge und Durchmesser derselben	8″ und 3½″	7″ und 3¾″
Druck auf die Lager pro Quadratzoll	112 Pfund	153 Pfund

Diesen Zahlen sind sorgfältige Beobachtungen auf Englischen Bahnen und die Berichte etc. verschiedener bedeutender Amerikanischen Bahnen zu Grunde gelegt und können daher als zuverlässig angesehen werden.

Sie ergeben deutlich die Hauptunterschiede im Plan der Englischen offenen (goods trucks) und Amerikanischen Güterwagen (freight cars). Man sieht, dass obwohl das Eigengewicht des Amerikanischen Fahrzeugs grade das doppelte des Englischen beträgt, bei ersterem das Ladungsgewicht dreimal so gross ist, als bei letzterem.

Achsen und Räder bei dem Amerikanischen Wagen abgerechnet, ist Ladungs- und Taragewicht desselben fast gleich; in England dagegen übersteigt das Gewicht des Wagenkörpers, nebst Trägern, Federn etc. das Ladungsgewicht um 38 pCt. Dieser grosse Unterschied kommt wahrscheinlich daher, dass das Material der Amerikanischen Wagen so gut geordnet ist, dass grosse Stärke bei einem mässigen Gewicht erreicht wird. Hierzu trägt das Ein-Buffersystem bei. Zwei Englische Wagen haben 8 Buffer und 4 Zughaken mit ihrem Zubehör, gegen 2 Buffer und 4 festen Bufferköpfen (dead blocks) an einem Amerikanischen Güterwagen von gleichem cubischen Laderaum. Die Ersparniss an sonstigen schmiedeeisernen Bestandtheilen, an Thüren etc. ist ebenfalls ansehnlich. Die Vergleichung ist noch ungünstiger für die Englischen Wagen, wenn man von letzteren, statt offener, mit Plan überdeckter, bedeckt gebaute Wagen mit den Amerikanischen vergleicht; das todte Gewicht, excl. Räder etc., ist bei den bedeckten Englischen Wagen mehr als das doppelte der durchschnittlichen zahlenden Ladung, wogegen beides gleich gross ist bei den Amerikanischen Wagen. Diese sind bei dieser grossen Verschiedenheit nicht etwa minder kräftig, ihre Gestelle zeigen sich vielmehr beim Rangiren und bei sonstiger rauher Behandlung mindestens ebenso widerstandsfähig, als die Englischen.

Die schwache Seite der Amerikanischen Wagen sind dagegen ihre eisernen Hartgussräder, welche bei weitem nicht den Englischen Stahlrädern gleich kommen, vielmehr als sehr gefahrdrohend anzusehen sind, da nach den von der „Railr. Gaz." gesammelten und veröffentlichten Angaben von 5 600 000 Amerikanischen Güterwagen-Rädern jährlich etwa 28 000 zerbrechen.

Französische Präjudizien.

Haftpflicht. („Genie civile" v. 1/12. 83 u. 8/3. 84.)

Die Arbeitgeber sind verpflichtet, ihre Arbeiter gegen die Gefahren der denselben aufgetragenen Arbeit zu schützen und sind sogar für Unfälle haftbar, die lediglich durch persönliche Unvernunft der Arbeiter veranlasst wurden. So entschied der „Cour d'Amiens'" unterm 15. November 1883, dass ein Fabrikbesitzer, welcher einen Arbeiter zu einer Arbeit zwischen zwei sich rasch drehenden Wellen beordert hatte, entschädigungsverpflichtet für einen dabei eingetretenen Unfall sei, da die Möglichkeit vorlag, durch Abstellen der Maschine der Gefahr vorzubeugen.

Das Fehlen von Barrièren oder Wärterbuden bei Niveauübergängen ist, wenn die Eisenbahnverwaltung durch gesetzliche Verfügung von deren Herstellung befreit war, kein Grund für die Haftbarmachung der Bahn im Falle eines Unfalles, der dadurch veranlasst wurde, dass von Seiten des Publikums die erlassenen Vorschriften, wie z. B. das Halten eines Wagens am Haltepfahle bei Annäherung eines Zuges, nicht beachtet wurden. (Erk. des Tribunal de Sentis v. 31/7. 83.)

Die Eisenbahnverwaltungen sind berechtigt, Specialvereinbarungen für den Transport von Thieren dahin zu treffen, dass sie von aller Verantwortung beim Be- und Entladen und während des Transportes librirt sind. (Erk. des Tribunal civil de Compiègne v. 21/9. 83.)

Amerikanische Correspondenz.

Bundesgesetzgebung.

Die von dem Vorsitzenden des Handelscomités gegenwärtigen Congresses eingebrachte sogen. Reaganbill, welche eine allgemeine gesetzliche Beschränkung der Frachtfestsetzungen der Bahnen vorschlägt, ist von der unter Vorsitz des Antragstellers tagenden Commission mit 13 gegen 2 Stimmen verworfen, dagegen ist von dieser mit 9 gegen 6 Stimmen ein Gesetz empfohlen, wonach ein Bundes-Eisenbahncommissariat mit der Befugniss zu Untersuchungen, Berichten und Vorschlägen ernannt werden soll.

Kabelbahnen in Newyork.

Nach der „Newyork Times" vom 10. Februar cr. tagt in Newyork eine Commission, welche innerhalb der nächsten Wochen die Vorbereitungen treffen wird zu einer ausgedehnten Anlage von Kabelbahnen in Newyork vom Hudsonfluss und dem Eastfluss bis zur 5. Avenue oder dem Broadway, im Ganzen 29 verschiedene Linien.

Einwanderung.

Im Jahre 1883 hat sich die Einwanderung nach den Vereinigten Staaten erheblich vermindert, denn sie betrug nur 560 196 Personen, gegen 712 542 im Jahre 1882 und 716 868 im Jahre 1881, war aber nur um 26 000 Personen geringer als im Jahre 1880 und immer noch höher als in irgend einem Jahre vor 1880. Ende 1883 ist darnach die Zahl der Gesammtbevölkerung auf 56 000 000 anzunehmen, was für das letzte Drittel der mit 1881 begonnenen Decade eine Vermehrung um beinahe 12 pCt. ergiebt. Wenn in dem Rest dieser Decade der Zuwachs in gleichem Verhältniss bliebe, so würde die Bevölkerung bis zum Jahre 1890 auf 70 000 000 anwachsen oder auf 40 pCt. mehr als 1880, während die Zunahme in der Decade 1871—1880 nur 30 pCt. betrug.

Miscellen.

Dampf-Tramwaybahnen.

Nach dem Jahresbericht der Stockton & Darlington Steam-Tramway-Company betrugen die Betriebskosten der Trambahn 3¼ d. pro Mile (= 0,2 *M.* pro Kilometer), ein Satz, der billiger ist, wie der auf anderen Bahnen und bei anderen Betriebsarten.

Der grosse Sturm am 26. Januar 1884.

In der letzten Sitzung der Institution of Civil Engineers in London hielt Mr. William Marriott, F. B. Meb. Soc., einen Vortrag über den Sturm am 26. Januar cr., der von seltener Heftigkeit und Ausdehnung war und durch einen beispiellos tiefen Barometerstand in seinem Centrum ausgezeichnet gewesen ist. Das Centrum der Depression erreichte zuerst die Nordwestküste von Irland um 9 Uhr und traf um Mitternacht in Aberdeen ein. Die mittlere Fortbewegung betrug 30 Miles (48 km) pro Stunde.

Ein äusserst heftiger allgemeiner Sturmwind tobte über den Britischen Inseln, dessen grösste Geschwindigkeit in Valencia 68, in Holyhead 70, in Aberdeen 59 und in Alnwik 76 Miles pro Stunde betrug.

Bau des Panamacanals.

Die Panamacanal-Gesellschaft hat sich dazu gezwungen gesehen jährlich 16 000 £ für Polizeiofficianten auszugeben, um unter den, aus den heterogensten und gefährlichsten Elementen zusammengewürfelten Arbeitern Ruhe und Ordnung zu schaffen. Die Regierung war hierzu nicht im Stande.

(„Engineering" v. 14. December 1883.)

Explosion eines Locomotivkessels bei einem Zusammenstosse zweier Züge.

Auf der Newyork und Newengland Railroad stiess kürzlich ein Personenzug auf einen Güterzug. In Folge des Zusammenstosses traten grosse Verluste an Menschenleben und Gütern ein, die durch die Explosion des Kessels der einen Locomotive noch vergrössert wurden. Obgleich eine Explosion unter solchen Verhältnissen durchaus naturgemäss erscheint, ist dieses doch der erste Fall einer wirklich stattgehabten Kesselexplosion.

(„Engineering" v. 21. December 1883.)

Nummern statt Namen.

Die Unternehmer der West Shore Railroad, U. S. A., beschäftigen eine grosse Zahl Italiener, deren Namen wegen der Länge und fremden Laute auf den Bauplätzen nicht ausgesprochen werden können. Man hat deshalb diese Leute officiell benummerirt und die Nummern in alle Kleidungsstücke eingenäht.

Drahtseilbahn auf der Rigi-Vandois.

(„Génie civil" v. 1. December 1883.)

Der Ingenieur Riggenbach, welcher die Zahnradbahn auf den Rigi gebaut, hat auch die kurze Drahtseilbahn vom Genfer See nach dem Weiler von Glion (auf einem Vorberge der Alpen oberhalb Montreux) projectirt und unter dem Namen „Rigi Vandois" ausgeführt.

Seit 30 Jahren sind in Glion 2 grosse Hotels und mehrere Pensionen, deren Frequenz von Jahr zu Jahr wächst, eröffnet.

Die Länge der Bahn beträgt 674 m bei einer Gesammtsteigung von 312 m. Bei gleichmässiger Ansteigung ergiebt sich schon eine Bahntrace, die steiler ist, wie die irgend einer Bahn der Welt, die Vesuvbahn am oberen Kegel nicht ausgeschlossen.

Thatsächlich stellt sich die Ansteigung auf den oberen 345 m auf 57 pCt. und auf ferneren 95 m auf 30 pCt.; der Rest der Bahn hat schwächere Neigungsverhältnisse. Die zweigleisig befahrene Bahn hat 3 Schienen; die mittlere Schiene wird von den Zügen beider Fahrrichtungen benutzt; in der Mitte der Strecke sind die Gleise auseinander gerückt, um die Wagen bei einander vorbeizuführen. Ist der Wagen in Glion nicht so besetzt, dass er den unteren Wagen hinaufziehen kann, dann wird sein Wasserkasten, der 7 000 l fasst, gefüllt, welches Wasser dann bei Ankunft des Wagens auf der unteren Station laufen gelassen wird.

Die Spurweite der Bahn ist 1 m, die Wagen wiegen leer je 7 300 kg und fassen 24 Personen in 3 Abtheilungen, die sich nach den Neigungsverhältnissen der Bahn horizontal stellen.

Ein Gepäckraum auf der Wagendecke kann noch 6 Personen aufnehmen.

Das Drahtseil hat einen Durchmesser von 33 mm und ist auf 57 t geprüft.

Ausser automatischen Bremsen sind bei jedem Zuge drei Bremser thätig.

Die Fahrgeschwindigkeit soll 1¼ m pro Secunde nicht überschreiten. Die Frequenz, die unter der Angst wegen der Sicherheit dieser Bahnbeförderung noch leidet, betrug 8 000 Personen im ersten Monat nach Eröffnung. Fahrpreis für hin und zurück 1,50 Frcs., Anzahl der Züge 12 pro Tag.

Die Ungleichheit der Steigungen der Bahn ruft zwei Missstände hervor, 1. leichtes Ausschlagen des Seiles aus den Führungen der Rollen an den Knickpunkten der Gefälle und 2. verschiedene Zugkraft und dadurch bedingte verzögerte oder verstärkte Fahrgeschwindigkeit des zu Thal gehenden Wagens. Bei

allen seitherigen Fahrten hat sich die Füllung des Wasserkastens bei der Thalfahrt als nothwendig erwiesen.

Kesselprüfungen.

(„Engineering" v. 7. März 1884.)

Nach dem Jahresberichte des Executiv Commite of Manchester Steam Ufers Association waren im Jahre 1884 13 716 Kessel revidirt und eine grössere Zahl derselben auf Druck probirt.

Im Laufe des Jahres hatten 42 Kesselexplosionen stattgehabt, bei denen 31 Personen getödtet und 49 schwerer verletzt wurden.

17 Kesselexplosionen waren in Defecten, verbunden in einem Falle mit Ueberheizung begründet; in 9 Fällen lag Ueberheizung bei Wassermangel, in 7 desgl. schlechte Construction, in 4 Ueberhitzung durch Kesselstein und in 3 Fällen ausserordentlich hoher Druck vor, während die Gründe für die anderen Explosionen nicht aufgefunden werden konnten.

Der mittlere Druck sämmtlicher Explosionen betrug 50 Pfund, der der höchsten Pressungen 130—120 und 130 Pfund und der der niedrigsten 10—16 und 25 Pfund.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Betrieb.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Die vom 1. April cr. ab zur Station erhobene Haltestelle Ludwigsglück (cfr. offizielle Bekanntmachung in No. 24 S. 325 d. Ztg.) ist, nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirection zu Breslau, zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen nicht geeignet.

Berlin, den 27. März 1884.
Die geschäftsführende Direction.
Simon. (818)

Am 1. April d. J. wird die bisher nur für den Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Werke eröffnete Station Weitmar an der Bahnstrecke Langendreer-Dahlhausen für den Eil- und Frachtstückgut- und den Privat-Depeschenverkehr eingerichtet.

Der Wagenladungsverkehr bleibt nach wie vor auf die in Weitmar angeschlossenen Werke beschränkt.

Eine Personen- und Gepäckabfertigung findet nur in der Richtung Wiemelhausen-Bochum statt.

Elberfeld, den 25. März 1884. (819)
Königliche Eisenbahn-Direction.

II. Güterverkehr.

Die diesseitigen Stationen Biebrich, Castel, Diez, Limburg, Nassau, Weilburg, Wiesbaden haben ermässigte Frachtsätze für **Eisbeförderung** im Verkehre mit Basel der Reichsbahnen erhalten. Nähere Auskunft ertheilen die genannten Expeditionen und unser Tarifbüreau.

Frankfurt a/M., den 19. März 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahn-Direction
Frankfurt a/M. (820)

Grossh. Bad. Staatseisenbahnen. Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Zum 6. Südwestdeutschen Gütertarifheft, Main-Neckar - Bahn - Badischer Verkehr, gelangt mit Gültigkeit vom 1. April cr. der Nachtrag IV zur Ausgabe.

Derselbe enthält Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Hausen-Raitbach und wird unentgeltlich abgegeben.

Karlsruhe, den 24. März 1884. (821)
Generaldirection.

Im Tarif für die **Nebengebühren im Güterverkehr** (Localgütertarif für den diesseitigen Bezirk vom 1. April 1883 sub C. S. XVII) treten vom 1. April d. J. ab folgende Ermässigungen der Gebührensätze ein:

1. Für Prüfung und Abstempelung der Frachtbrief-Formulare pro 100 Stück 20 ₰ (statt bisher 30 ₰).
2. Ausfüllung der Frachtbriefe, auf Erfordern auch unter Hergabe des Formulars wie bisher pro Stück 10 ₰.
3. Verkaufspreis der Frachtbrief-Formulare
   a) für einzelne Formulare wie bisher 1 ₰,
   b) für 100 Stück Formulare 70 ₰ (statt bisher 80 ₰),
   c) für Frachtbrief-Formulare, welche mit bestimmten Firmen oder den zulässigen Vermerken bedruckt sind, pro 1 000 Stück 8 ℳ (statt bisher 9 ℳ).

Für Steuer-Declarationen bleibt der bisherige Verkaufspreis vorläufig unverändert.

Berlin, den 25. März 1884. (822)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 1. April d. J. tritt zum Tarif für die **Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren** im Verkehr zwischen den Directionsbezirken **Elberfeld** und **Magdeburg** vom 1. Juli 1882 der Nachtrag I in Kraft, welcher Aenderungen der Bestimmungen sub 4 des Haupttarifs, Verkehrsbeschränkungen betreffend, enthält.

Exemplare des Nachtrags sind bei den Güterexpeditionen der betheiligten Verwaltungen gratis zu haben.

Elberfeld, den 19. März 1884. (823)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction.

Zum **Localtarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren** vom 1. April 1880 ist am 20. März cr. ein Nachtrag IV in Kraft getreten, welcher Aenderungen des Betriebsreglements nebst Zusatzbestimmungen sowie der allgemeinen Tarifvorschriften, der Ueberfuhr- und Nebengebühren enthält.

Nähere Auskunft ertheilen die Güter- und Gepäckexpeditionen.

Breslau, den 22. März 1884. (824)
Königliche Direction
der Breslau-Freiburger Eisenbahn.

Die in dem mit 1. März d. J. eingeführten Ausnahmetarife für den Transport von **Europäischem Bau- und Nutzholz im Rheinisch-Westfälisch-Bayerischen Güterverkehr** für die Stationen Hof, Eger und Franzensbad der Bayerischen Staatsbahn enthaltenen Taxen haben auch, insoweit sie billiger sind, als die jetzt giltigen, für die gleichnamigen Stationen der Sächsischen Staatsbahn im Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen bezw. Rheinisch-Thüringisch-Sächsischen Güterverkehre Giltigkeit.

Dresden, am 21. März 1884. (825)
Königliche Generaldirection
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
im Namen der Verwaltungen des Rheinisch-Westfälisch- und bezw. Rheinisch-Thüringisch-Sächsischen Eisenbahnverbandes.

Für die Beförderung von **Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren** im Verkehre zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) einerseits und den Stationen der Braunschweigischen Eisenbahnen andererseits tritt — unter Aufhebung der bisherigen bezüglichen Tarife — am 1. April dieses Jahres ein neuer Tarif in Kraft.

Näheres ist bei den Expeditionen der betheiligten Verwaltungen zu erfahren, daselbst auch der Tarif zum Preise von 10 ₰ käuflich zu haben.

Köln, den 29. März 1884. (826)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische).

Weichsel-Eisenbahnverband. Die im Special-Exporttarif vom 27./15. Februar cr. enthaltenen Getreidefrachtsätze von Stationen der Charkow-Nicolajew Bahn nach Danzig und Neufahrwasser sind ermässigt worden.

Tarifexemplare sind bei den Verbandstationen und der unterzeichneten Verwaltung zum Preise von 0,10 ℳ käuflich zu beziehen.

Danzig, den 25. März 1884. (827 J)
Die Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der Verbandverwaltungen.

Weichsel-Eisenbahnverband. Für den Transport von Bauhölzern und Schwellen von Stationen der Russischen Süd-West-bahnen nach Illowo tr., Marienburg, Elbing, Danzig und Neufahrwasser sind die bisherigen Frachtsätze theilweise ermässigt worden und ist der Nachtrag I zum Specialtarif 3 vom 1. December/19. November 1880 in Kraft getreten.

Tarifexemplare sind bei der unterzeichneten Verwaltung und den Verbandstationen zu haben.

Danzig, den 26. März 1884. (828 J)
Die Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der Verbandverwaltungen.

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Güterverkehr. Am 1. April d. J. treten die Nachträge VIII zum Hefte I und X zu den Heften II und III des Rheinisch-Köln-Minden-Belgischen Gütertarifs vom 1. Januar bezw. 15. September 1880 in Kraft.

Dieselben enthalten die Aufnahme der Stationen Blumenthal, Gemünd, Gondelsheim, Hellenthal, Müllenborn, Prüm, Schleiden und Wilwerath des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) und der Stationen Clabecq, Dampremy und Virginal der Belgischen Staatsbahn in den Verbandsverkehr, Frachtsätze der Ausnahmetarife 6 a und 7 b für die Beförderung von Grubenholz von Peddenberg, Station des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) nach Belgien, Frachtsätze des Ausnahmetarifs 10 für Eisen- und Stahlwaaren etc. für den Verkehr zwischen Kalk, Station des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) und den Belgischen Hafenstationen, sowie Berichtigungen und Ergänzungen.

Exemplare dieser Nachträge können im Drucksachen-Magazin der Unterzeichneten abgegeben werden.

Köln, den 26. März 1884. (829)
Königliche Eisenbahndirection
(linksrheinische).

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. April cr. tritt der Nachtrag 1 zum Gütertarife vom 1. October 1883 in Kraft.

Derselbe enthält directe Frachtsätze für die dem Verbande neu bezw. vollständig beitretenden Stationen Brüggen, Cassel und Münden des Directionsbezirks Hannover, Gunsleben der Braunschweigischen Bahn, Leipzig B. A. des Directionsbezirks Erfurt, Anröchte, Belecke, Erwitte und Warstein der Warstein-Lippstadter Bahn und Flottbeck der Altona-Kieler Bahn,

sowie für den Verkehr zwischen den Berlin-Hamburger Stationen Hamburg und Lüneburg einerseits, den Stationen Griefstedt, Leubingen und Patzetz des Directionsbezirks Magdeburg andererseits und für den Verkehr zwischen den Verbandstationen der Unterelbeschen Bahn einerseits, den Stationen Emmingen und Völpke des Directionsbezirks Magdeburg andererseits, ferner directe Sätze für Eil- und Stückgut für den Verkehr zwischen den Berlin-Hamburger Stationen Hamburg und Lüneburg einerseits, der Station Hedersleben des Directionsbezirks Magdeburg andererseits, Aenderungen und Ergänzungen zu den Besonderen Bestimmungen (Theil II) und zu den Vorbemerkungen der Tariftabellen, Aufnahme der Station Völpke des Directionsbezirks Magdeburg in den Ausnahmetarif 4 für Braunkohlen und der Stationen Tondern und Wankendorf der Altona-Kieler Bahn in den Ausnahmetarif 2 für Salz, Ausnahmesätze für Salz im Verkehr zwischen den Stationen Ploen und Preetz der Altona-Kieler Bahn einerseits, den Salz-Versand-Stationen des Directionsbezirks Hannover, der Braunschweigischen und Unterelbeschen Bahn andererseits und Druckfehlerberichtigungen zum Haupttarife.

Folgende Sätze gelangen zur Aufhebung:

1. die im Gütertarife für den Niederdeutschen Verband vom 1. October 1883 enthaltenen Frachtsätze

a) für die Station Oschersleben des Directionsbezirks Magdeburg mit den Stationen Lauenburg, Marxen und Wulfsen der Berlin-Hamburger Bahn, Ahrensburg, Bargteheide und Wandsbeck der Lübeck-Büchener Bahn, sowie mit sämmtlichen Verbandstationen der Unterelbeschen, Holsteinischen Marsch-, Westholsteinischen, Kiel-Flensburger und der Altona-Kieler Bahn excl. Neustadt in Holstein, Segeberg und Wakendorf;

b) für die Station Oschersleben der Braunschweigischen Bahn mit den Stationen Neustadt in Holstein, Segeberg und Wakendorf der Altona-Kieler Bahn, Lübeck, Mölln, Oldesloe, Ratzeburg und Reinfeld der Lübeck-Büchener Bahn, sowie mit sämmtlichen Verbandstationen der Mecklenburgischen, Eutin-Lübecker, Parchim-Ludwigsluster, Paulinenaue-Neuruppiner, Wittenberge-Perleberger und der Berlin-Hamburger Bahn excl. Lauenburg, Marxen und Wulfsen;

2. sämmtliche Frachtsätze für die Stationen Cassel und Münden des Directionsbezirks Hannover

a) im Gütertarife für den Niederdeutschen Verband vom 1. April 1878 nebst Nachträgen;

b) im Gütertarife für den Berlin-Hannover-Oldenburgischen Verband vom 1. März 1878 nebst Nachträgen;

3. sämmtliche Frachtsätze für die Berlin-Anhaltischen Stationen Cöthen, Halle und Leipzig

a) im Gütertarife für den Verkehr zwischen der Berlin-Anhaltischen Bahn einerseits, der Berlin-Hamburger und Lübeck-Büchener Bahn, sowie den Schleswig-Holsteinischen Bahnen andererseits vom 25. Mai 1878 nebst Nachträgen;

b) im Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn (auch Lübeck), sowie Hamburg B. H. und L. B. einerseits und Stationen der Berliner Nordbahn, sowie Breslau N. M. und Frankfurt a/O. (N. M. und B. St.) und den Stationen Cottbus und Görlitz der B. G. E. andererseits vom 20. Februar 1878 nebst Nachträgen.

Durch den fraglichen Tarifnachtrag treten im Allgemeinen Ermässigungen, in verschiedenen Fällen jedoch auch Erhöhungen, sowie Aufhebungen bezw. Einschränkungen bestehender directer Expeditionen ein.

Bezüglich der Letzteren, welche jedoch erst am 15. Mai 1884 in Kraft treten, wird von den Güterexpeditionen der betreffenden Stationen Auskunft ertheilt, auch ist der Nachtrag bei den Güterexpeditionen der Verbandstationen käuflich zu haben.

Hannover, den 28. März 1884. (830)

Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Der durch Bekanntmachung vom 13. Debember pr. publicirte **Ausnahmetarif für Langholz**, nach welchem im Localverkehr der ehemaligen Oberschlesischen Eisenbahn, sowie im Wechselverkehr derselben mit den vom Preussischen Staate verwalteten Bahnen bei Verladung von Langholz auf einem Paar Schemel- oder Kuppelwagen die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Holz des Specialtarifs II mit der Massgabe Anwendung finden, dass die Fracht für das wirkliche Gewicht der Ladung, mindestens jedoch für 10 000 kg, zu erheben ist, findet bis auf Weiteres auch im Localverkehr der vormaligen Posen-Creuzburger und Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn, sowie im Verkehr derselben unter sich und mit sämmtlichen vom Preussischen Staate verwalteten Bahnen Anwendung.

Breslau, den 22. März 1884. (831)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 14. Februar d. J. veröffentlichen wir, dass der ab 1. April d. J. giltige neue **Sächsisch - Oesterreichische Verbands - Gütertarif**, Heft 1, 2, 3, erschienen und bei den Verbandsstationen zu erhalten ist. Hierdurch wird der alte Tarif Theil II, III, IV und V ausser Kraft gesetzt. Für folgende Stationen, bez. Artikel, für welche der neue Tarif keine Frachtsätze enthält, gelten indess die Frachtsätze des bisherigen Tarifs noch bis zum 30. Juni d. J.

a) für Mittelwalde (Oe. N.-W.-B.);
b) für Zámrsk (Oe.-U. St.-E.-G.);
c) zwischen Udwitz-Görkau (A. T. E.) sowie Görkau (D. B. E.) und Stationen der Linie Reitzenhain-Flöha-Döbeln-Leipzig und westlich davon;
d) zwischen Kaaden - Brunnersdorf, Klösterle, Priesen und Stationen östlich und südlich von Dresden;
e) für Kleie (Ausnahmetarif 5 b) von und nach Stationen der Aussig-Teplitzer, Dux - Bodenbacher und Prag - Duxer Eisenbahn, sowie für Holz (Ausnahmetarif 6 c) zwischen Hertine (A. T. E.) und Dresden-Altstadt und -Neustadt;
f) zwischen Elsterwerda (S. St. E.) und Oesterreichischen Stationen.

Dresden, den 26. März 1884.

Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (832)

Am 1. April cr. wird zu dem Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Elberfeld** und Stationen der **Oberhessischen Eisenbahnen** vom 1. April 1883 ein Nachtrag I eingeführt. Derselbe enthält:

Ausnahme-Frachtsätze für die Beförderung von Schwefelkies von Grevenbrück und Schwelm nach Fulda, sowie Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Eisern-Siegener Eisenbahn.

An demselben Tage wird auch zu dem Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln linksrh., Köln rechtsrh. und Elberfeld, sowie von Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder und Aachen - Jülicher Eisenbahn nach Stationen der Oberhessischen Eisenbahnen vom 1. Januar 1882 der Nachtrag I ausgegeben. Der letztere enthält ein neues Verzeichniss der Zechen und der zur Berechnung kommenden Anschlussfrachten, ferner neue Frachtsätze für die Stationen Dahlbruch, Prinz von Preussen, Präsident und Wiemelhausen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln rechtsrh. und für verschiedene Zechen Aenderungen in den Frachtsätzen. Soweit durch diese Nachträge Frachterhöhungen herbeigeführt werden, treten dieselben erst am 15. Mai cr. in Kraft.

Elberfeld, den 25. März 1884. (833)

Königliche Eisenbahndirection.

Zum Gütertarif des **Schleswig-Holsteinischen Eisenbahn-Verbandes** vom 1. Juni 1882 tritt mit dem 1. April d. J. ein Nachtrag XVIII in Kraft, durch welchen directe Tarifsätze zwischen unserer Station Wakendorf einerseits und Wesselburen, Hemme und Karolinenkoog, Stationen der Westholsteinischen Eisenbahn, andererseits zur Einführung gelangen.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güterexpeditionen, auch können Exemplare dieses Nachtrags bei unserer Betriebs-Controle hier unentgeltlich bezogen werden.

Altona, den 26. März 1884. (834)

Namens der Verbands-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ist zum Tarif für die **Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Localverkehr** diesseitiger Bahnen ein Nachtrag XIII, im Localverkehr der Kreis Oldenburger Bahn ein Nachtrag VI, im Schleswig-Holsteinischen Verband-Verkehr ein Nachtrag XV, im Berlin-Schleswig-Holsteinischen Verband-Verkehr ein Nachtrag IX, im Ostsee-Verband-Verkehr ein Nachtrag VII, sowie zum Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren auf der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn ein Nachtrag IV zur Einführung gekommen, enthaltend:

Ergänzungen der allgemeinen Zusatzbestimmungen zum Betriebs - Reglement.

Das Nähere ist bei den Güterexpeditionen einzusehen, auch werden Exemplare der Nachträge unentgeltlich durch unsere Betriebs-Controle hier verabfolgt.

Altona, den 26. März 1884. (835)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 1. April cr. tritt zu den im **Rheinisch-Niederdeutschen Eisenbahnverbande** für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Wagenladungen von je 10 000 kg bezw. in Sendungen von mindestens 50 000 kg bestehenden Ausnahmetarifen vom 1. Januar 1883 bezw. 1. Juli 1882 je ein Nachtrag (I bezw. II bezw. III) in Kraft, enthaltend Aenderungen bezw. Ergänzungen der Tarifbestimmungen und des Zechenetc. Verzeichnisses, ermässigte Frachtsätze für die Mecklenburgische Station Waren, Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Betzin - Carwesee, Dammkrug, Lobeofsund und Treskow der Paulinenaue-Neuruppiner Bahn, eine vom 15. Mai d. J. ab gültige theilweise Erhöhung der Frachtsätze für die Station Perleberg und die an demselben Tage eintretende Aufhebung der Frachtsätze für die Stationen Eckernförde und Süderbrarup der Kiel-Flensburger Bahn. — Exemplare der Nachträge sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 25. März 1884. (836)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königl. Eisenbahndirection
(rechtsrheinische).

Zum Ausnahmetarif 9 für Eisen- und Stahlwaaren aller Art etc. und zum Aus-

nahmetarif 10 für Eisen- und Stahl etc. façonnirt, im Staatsbahnverkehr **Hannover-Berlin** treten am 1. April cr. neue Ausnahmesätze von den Stationen Bielefeld, Brackwede, Lippstadt, Osnabrück und Soest bezw. Gesecke und Paderborn einerseits und Stationen der früheren Berlin-Stettiner und Berliner Nordbahn andrerseits in Kraft.

Nähere Auskunft über die Höhe der Sätze ertheilen die betreffenden Stationen sowie das Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 23. März 1884. (837)

Königliche Eisenbahndirection,
zugleich
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Grosshl. Bad. Staatseisenbahnen. Zum Badisch-Württembergischen Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. August 1883 ist mit Giltigkeit vom 1. April l. J. der Nachtrag I ausgegeben worden. Derselbe enthält ausser den in der letzten Generalconferenz beschlossenen Aenderungen und Ergänzungen zu den Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement und zu den Tarifvorschriften Schnittsätze für einige neu aufgenommene Württembergische Stationen.

Exemplare sind vom diesseitigen Tarifbureau oder durch Vermittelung der Stationen zum Preise von 5 ₰ zu beziehen.

Karlsruhe, den 23. März 1884. (838)

Generaldirection.

Mit dem 13. April 1884 tritt zum **Reexpeditionstarife für Flachs, Flachsheede, Hanf, Hanfheede und Werg** ab Königsberg nach Deutschen und Niederländischen Stationen vom 15. November 1882 der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält ausser einigen Aenderungen neue Sätze nach Benau, Landsberg a. d. W., Ludwigshafen, Mannheim, Rheda in Westfalen, Saar-Union, Schüttigheim und Strassburg. Der Nachtrag ist von unseren Billetexpeditionen vom 1. April cr. ab zu beziehen. Bis dahin ertheilt unser Tarifbureau Auskunft über die Höhe der Sätze.

Bromberg, den 19. März 1884. (839 J)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Ostdeutsch - Oesterreichischer Verband. Vom heutigen Tage ab gelangt für den Transport von Gasreinigungsmasse im Verkehr zwischen Wien und Nieder-Schönweide (Eisenbahn-Directionsbezirk Berlin) bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Bezahlung der Fracht für dieses Quantum ein directer Frachtsatz in Höhe von 1,81 ℳ pro 100 kg zur Erhebung.

Breslau, den 19. März 1884. (840)

Königl. Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Der am 1. März cr. in Kraft getretene Nachtrag III zum diesseitigen Localtarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren (confr. die Bekanntmachung vom 25. Februar cr.) ist bei den diesseitigen Stationen unentgeltlich zu haben.

Poln. Wartenberg, den 24. März 1884.

Direction. (841)

Vom heutigen Tage ab gelten die Frachtsätze des Sp. T. II und III des Verkehrs zwischen Heilbronn und Frankfurt Ostbhf. auch für unseren Taunusbahnhof für **Steintransporte** der besagten Tarifclassen.

Frankfurt a/M., den 26. März 1884.

Königliche Eisenbahn-Direction. (842)

Kön. Ung. Staatseisenbahnen. Im Ungarischen Eisenbahnverbande tritt am 1. April l. J. das neue Heft X in Kraft, welches im gegenseitigen Verkehre der Kgl. Ung. Staatsbahnen, Ungarischen Nordostbahn und Ersten Ung. Galizischen Eisenbahn Frachtsätze für den directen Transport von Eil- und gewöhnlichen Gütern enthält.

Ausserdem sind in dem genannten Tarifhefte Ausnahmetarife für folgende Gegenstände enthalten und zwar:

Roheisen, Eisenerz, Eisenwaaren, Holzkohle, Steinkohlen und Coaks, Cellulose, Salzsäure, Salpetersäure, Kohlensäure, Glaubersalz, Soda, Chlorkalk, Schwefel und Kupfervitriol.

Durch diesen Tarif wird das seit 15. Juni 1882 giltige gleichnamige Tarifheft ausser Kraft gesetzt.

Exemplare dieses Tarifes sind in unserem Tarifbureau käuflich.

Budapest, am 23. März 1884. (843)

Die Direction.

Wir beehren uns, zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, dass mit 15. April 1884 ein Tarif für den **directen Braunkohlen-Verkehr** von Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn nach Stationen der K. K. priv. Prag - Duxer Eisenbahn via Obernic-Schlan zur Einführung gelangt.

Exemplare dieses Tarifes sind sowohl in Teplitz bei der Direction der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn als auch in Smichow im Sitze der unterzeichneten Verwaltung zu beziehen.

Smichow, den 21. März 1884. (844)

Die Direction der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn, gleichzeitig im Namen der betheiligten Verwaltungen.

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Verband Thüringischer Bahnen. Mit dem 1. April cr. tritt zum Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Verbande Thüringischer Bahnen der Nachtrag IX in Kraft. Derselbe enthält eine Ergänzung der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement, sowie abgeänderte, bezw. bereits im Instructionswege eingeführte Tarifsätze.

Näheres durch die Billetexpeditionen.

Erfurt, den 21. März 1884. (845)

Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

IV. Eisenbahn-Effectenverkehr.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Die am 1. April cr. fälligen halbjährlichen Zinsen unserer Prioritäts - Obligationen können gegen Einlieferung des Coupons No. 19 über 7,50 ℳ bei folgenden Zahlstellen:

1. hierselbst: bei unserer Hauptcasse,
2. in Berlin:
   a) bei den Herren Born & Busse, Bankgeschäft, Behrenstrasse No. 31,
   b) bei den Herren Gebr. Guttentag, Bankgeschäft, Französischestrasse No. 1,
3. in Breslau: bei der Breslauer Disconto-Bank, Friedenthal & Co.

erhoben werden.

Die einzulösenden Coupons sind nach der Nummernfolge zu verzeichnen und ist ein Duplicat-Verzeichniss beizufügen. Schriftwechsel und Geldsendungen finden in der Regel nicht statt.

Poln. Wartenberg, den 20. März 1884.

Direction. (846)

V. General-Versammlungen.

Pfälzische Eisenbahnen. Ordentliche Generalversammlung der Pfälzischen Eisenbahngesellschaften betreffend.

Die Herren Actionäre der 3 vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen werden in Gemässheit der §§ 40 und 45 der Gesellschaftssatzungen und der diesen Paragraphen beigedruckten Zusätze (vgl. neue Gesammtausgabe der Satzungen) zu der im Directorialgebäude in Ludwigshafen am Rhein abzuhaltenden

Ordentlichen Generalversammlung
auf Montag, den 28. April 1884,
Morgens 10 Uhr,

ergebenst eingeladen.

Tagesordnung.

I. Geschäftsbericht der Direction pro 1883.
II. Verbescheidung der Jahresrechnungen pro 1883 gemäss § 45 Ziff. 2 der Satzungen.
III. Verfügung über den vorhandenen Reingewinn nach Massgabe der Fusionsgrundlagen.
IV. Erneuerungswahl für die 4 nach dem Dienstalter austretenden Mitglieder des gemeinschaftlichen Verwaltungsrathes (vgl. Abth. I des Geschäftsberichtes) gemäss Ziffer I der Fusionsgrundlagen und § 52 bezw. Zusatz zu § 47 der Satzungen.
V. Wahl zwei neuer Mitglieder des gemeinschaftlichen Verwaltungsrathes an Stelle des freiwillig ausgetretenen Mitgliedes Herrn Kgl. Regierungsrath F. F. Meuth von Kaiserslautern und des verstorbenen Mitgliedes Herrn L. A. Jordan von Deidesheim gemäss § 49 Abs. 2 der Satzungen.

Etwaige Anträge, welche andere als die in vorstehender Tagesordnung bezeichneten Gegenstände betreffen, können nur dann in der Generalversammlung zur Verhandlung kommen, wenn solche nach § 45 Ziffer 6 der Satzungen vier Wochen vorher dem unterzeichneten Vorstande mitgetheilt worden sind.

Diejenigen Herren Actionäre der drei vereinigten Bahngesellschaften, welche dieser Versammlung beiwohnen wollen, haben sich längstens bis zum 20. April l. J. auf dem Bureau der Direction zu Ludwigshafen am Rhein über ihren Actienbesitz entweder durch Vorzeigung der Originalactien oder ein nach Nummern geordnetes, amtlich beglaubigtes Verzeichniss auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegeben werden. Nach den Fusionsbestimmungen wird in der gemeinschaftlichen Generalversammlung jede Actie der Ludwigsbahn für zwei Actien gerechnet.

Ludwigshafen am Rhein, 17. März 1884.

Der Vorstand des Verwaltungsrathes der Pfälzischen Eisenbahnen:
v. Boecking,
Kgl. Hofrath und Reichsrath
der Krone Bayern. (847)

VI. Submissionen.

Nordhausen - Erfurter Eisenbahn. Im Wege der öffentlichen Submission sollen verschiedene Oberbau- und Werkstattsmaterialien verkauft werden und ist dazu Termin am:

Sonnabend, den 5. April cr.
Vormittags 11 Uhr

im Büreau unserer Betriebs-Direction anberaumt.

Die Bedingungen sind gegen Einsendung von 50 ₰ von letzterer zu beziehen.

Nordhausen, den 25. März 1884. (848)

Die Direction.

Pfälzische Eisenbahnen. Es soll die Lieferung von 30 bedeckten Güterwagen, darunter 10 Stück mit Schraubenbremse, ferner von einem Personenwagen II/III. Cl. und von zwei desgl. III. Cl. mit Intercommunicationssystem und mit Heberleinbremse vergeben werden.

Offerten mit Angabe möglichst kurzer Lieferzeit sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Wagen"
bis zum 21. April l. J. Abends 6 Uhr bei der unterfertigten Direction einzureichen.

Zeichnungen und Bedingnisshefte liegen auf unserem maschinentechnischen Büreau dahier zur Einsicht offen. Die Bedingnisshefte können auch gegen Franco-Einsendung von 2 *M* bezogen werden.

Ludwigshafen a/Rh., den 26. März 1884.

Die Direction.

Lavale. (849)

VII. Verkauf von Altmaterialien.

Oberhessische Eisenbahnen. Aus Anlass der Beschaffung leichterer Betriebsmittel beabsichtigen wir 2 gekuppelte für Personen- und gemischte Züge sehr geeignete Locomotiven mit 1,54 m Triebraddurchmesser nebst Tendern, ferner 3 combinirte Personenwagen I. und II. Classe mit je 2 Achsen, ohne Bremse, zu verkaufen und ersuchen um Abgabe von Offerten. Locomotiven und Wagen stehen in unserem Bahnhof Giessen zur Besichtigung bereit, auch ertheilt unser Maschinenmeister jede wünschenswerthe Auskunft.

Giessen, den 19. März 1884.

Grossherzogliche Direction. (850)

Technikum **Buxtehude** bei **Hamburg.** Vorzüglich frequentirte Fachschulen für **Bautechnik, Maschinenbau, Tischlerei und Malerei.** Näheres und Gratis-Programme durch den Director **Hittenkofer.**



-Havana-Cigarren bei **Max Weil, Berlin W.,** Kronen-Str. 44.

Bureau für internationale Transporte.

Schnabl, Schürr & Co.

Spediteure

— WIEN —

I. Wipplingerstrasse 10

1. Stoss im Himmel 1.

Zollbureau: K. k. Central-Hauptzollamt.

Wagenladungs-Verkehr nach Hamburg, Bremen und Lübeck.

Verlag v. B. F. Voigt in Weimar.

Anleitung zum

Tracieren von Eisenbahnlinien

für

angehende Ingenieure

von

Rudolf Manega,

Oberinspekt. der k. k. priv. österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft und gew. Baudirektor der Rumänischen Eisenbahnen.

Mit 3 Tafeln, enth. 34 Figuren.

gr. 8. Geh. 4 Mark.

Vorräthig in allen Buchhandlungen.

FELTEN & GUILLEAUME

Mülheim a. Rhein bei Cöln.

Drahtzieherei, Drahtseilerei, Eingetragene



Schutzmarke. Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.

Zaundraht (Fencing Wire)

geglüht, geölt oder verzinkt.

Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten

Stahl-Stachelzaundrahts.



(Patent Steel Barb Fencing.)

Gebr. Körting,

HANNOVER.

31 Auszeichnungen.

Filialen:

Wien, Paris, Manchester, Berlin, London, Stockholm, Petersburg und Barcelona.

Anordnung einer Wasserstation vermittelst **Pulsometer.**

Vortheile:

1. Grösste Billigkeit, da nur das Graben des Brunnens erforderlich.
2. Keinerlei Kosten für Unterhaltung oder Betrieb.
3. Grösste Betriebssicherheit.

Universal-Injectoren mit Speisewasser-Vorwärmung
(über 8400 Stück im Betriebe).

Automatische Vacuum-Bremsen, sowie **Ejectoren für alle übrigen Bremsen**

Rippenheizkörper für Werkstätten, Bureauräume etc.

Central-Heizungsanlagen nach eigenen Systemen.

Prospecte, Kostenanschläge & Heizungsprojecte umgehend gratis!

Soeben erschien und ist durch alle Buchhandlungen zu beziehen:

DIE

TELE-TOPOMETRIE

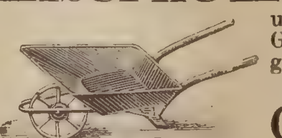
Verfahren von einem beliebigen Standplatze aus, ohne Anwendung trigonometrischer und analytischer Hilfsmittel Entfernungen zu bestimmen und beliebige topographische Aufnahmen zu machen und dieselben graphisch zu fixiren. Mit Illustrationen

von **L. CEREBOTANI.**

Preis 1 Mark.

Verona. H. F. Münster's Buchhandlung.

Eiserne Karren mit Stahlrädern,



unverwüstlich, leicht, in den verschiedensten Formen und Grössen fabricirt in weit bester Construction billigst und gewährt grösseren Abnehmern höchsten Rabatt.

Grosses Lager.

Otto Neitsch in Halle a. d. S.,

Fabrik für Eisenconstructionen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 27. 1884.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 2. April 1884.

Die Serbischen Staatsbahnen und deren verkehrspolitische sowie wirthschaftliche Bedeutung.

Wien, März 1884.

Die Ausdehnung des Mitteleuropäischen Schienennetzes nach dem Südosten involvirt bekanntlich ein hohes wirthschaftliches Interesse und aus dieser Ursache nehmen zunächst Oesterreich-Ungarn wie Deutschland einen regen Antheil an dem Ausbau der sogenannten Orientbahnen, deren baldiges Zustandekommen nunmehr gesichert erscheint. Die rasch vorwärts schreitenden Arbeiten an dem einen integrirenden Theil der künftigen grossen Orientlinie bildenden Serbischen Eisenbahnnetze stellen nunmehr die Betriebseröffnung des letzteren resp. deren Hauptlinie von Belgrad nach Nisch innerhalb der nächsten Monate in sichere Aussicht. Serbien mit seinem grossen Reichthum an Naturproducten aller Art, seiner zwar ziemlich primitiven doch immerhin leistungsfähigen landwirthschaftlichen Industrie, die einen bedeutenden Ueberschuss dem Exporte zur Verfügung zu stellen im Stande ist, seinem grossen Bedarf an Erzeugnissen der Gewerbe und Industrie, ist ein Land, das vorzugsweise dem internationalen Güteraustausch dienstbar gemacht werden kann und woselbst sich für den Absatz der einschlägigen Fabrikate Oesterreich-Ungarns und Deutschlands im Wege des Tauschhandels ein grosses Feld der Thätigkeit eröffnet, deren intensive Exploitirung eine bedeutende Güterbewegung erhoffen lässt.

Dies vorausgeschickt, ist in Bezug auf die Entstehung der Serbischen Bahnen Folgendes zu bemerken: In Folge des zwischen der Serbischen Regierung und der Union Générale abgeschlossenen Vertrags wurde der letzteren seiner Zeit die Ausführung des Serbischen Bahnnetzes übertragen. Dieselbe constituirte eine „Gesellschaft zum Bau und zum Betrieb der Serbischen Staatsbahnen", welche nunmehr ein selbstständiges Unternehmen bildet. Die Serbische Regierung hat zur Garantie des diesbezüglich emittirten Anlehens resp. für die Zahlung der Coupons der betreffenden Obligationen und für die Amortisation der letzteren ausser dem zukünftigen Betriebserträgniss der concessionirten Linien das Erträgniss der Zölle und gewisser anderer Nebeneinkünfte (wie des Tabaks- und Salzmonopols, der Verzehrungssteuer), ferner, so weit solche hierfür noch erforderlich werden sollte, auch die Personal- oder Kopfsteuer angewiesen. Dagegen hat sich die Regierung eine gewisse Ingerenz auf die Verkehrspolitik des Bahnnetzes gesichert.

Im Jahre 1882 wurde thatsächlich der Bahnbau in Angriff genommen und Dank der energischen Führung nähert sich derselbe seiner Vollendung. Das Serbische Eisenbahnnetz zerfällt in drei Theile. nämlich:

1. Die Hauptlinie von Belgrad nach Nisch (240 km lang), die fast durchwegs durch fruchtbares Gebiet führt und auf welcher Strecke sich einige schwierigere grössere Bauobjecte befinden, unter welchen insbesondere erwähnenswerth sind: der Tunnel von Ripanj (1 600 m lang, durch harten Felsen) sowie die Brücke von Tschupria, welche über die Morawa führt und auf metallenen Senkkästen ruht.

2. Die Linie von Nisch nach Vranja (120 km lang), die künftige Anschlussstrecke an die Türkischen Eisenbahnen nach Albanien bezw. in der Richtung gegen Salonichi. Auf dieser Linie bereitet nur der 25 km lange Einschnitt im Defilé von Djepp der Ausführung grosse Schwierigkeiten, die aber zum überwiegenden Theil bereits glücklich überwunden sind — während die übrige Strecke unter sehr günstigen Bedingungen erstellbar ist.

3. Die Linie von Nisch nach Pirot an die Serbisch-Bulgarische Grenze in der Richtung Sophia-Bellowa. Der Bau dieser wichtigen Verbindungsstrecke ist ebenfalls bereits in Angriff genommen, obschon von Bulgarischer Seite für die Weiterführung derselben noch nichts vorgekehrt worden ist. Laut der Wiener Convention vom 9. Mai 1883 sollen aber die verschiedenen Anschlüsse an das Bulgarische und Türkische Netz bis 15. October 1886 gleichzeitig dem Verkehr übergeben werden.

Die grosse Eisenbahnbrücke über die Donau zwischen Semlin und Belgrad, welche ein gemeinsames Bauobject der beiden Staaten bildet, naht ebenfalls ihrer Vollendung, so dass dieselbe eventuell noch vor Eröffnung der Serbischen Hauptlinie in betriebsfähigem Zustande hergestellt sein wird. Nachdem die anschliessende Budapest-Semliner Strecke der Königl. Ungarischen Staatsbahnen schon seit einiger Zeit in ihrer ganzen Länge im Verkehr steht, wird sofort nach erfolgter Betriebseröffnung der Serbischen Bahnen dieselbe den grossen Complex der Mitteleuropäischen Schienenwege bis an die Serbisch-Bulgarische beziehungsweise an die Serbisch-Albanische Grenze vorschieben, deren Endpunkte nach dem Ausbau der vorerwähnten Anschlusslinien Constantinopel einerseits und Salonichi andererseits bilden werden. Die Serbischen Eisenbahnen repräsentiren somit ein

Mittelglied der grossen Orientbahnen, nach deren Weiterführung in Kleinasien und weiter hinaus eine mächtige internationale Verkehrsstrasse zur Thatsache werden wird, die eine weittragende volkswirthschaftliche und verkehrspolitische Bedeutung besitzt und eine gewaltige Aenderung in den Wechselbeziehungen Mitteleuropas mit dem Oriente naturgemäss herbeiführen muss.

Was nun speciell das emporstrebende junge Königreich in Bezug auf seine wirthschaftlichen Verhältnisse anbelangt, so ist zunächst zu bemerken, dass Serbien und namentlich das von der Hauptlinie Belgrad-Nisch durchzogene Gebiet von aussergewöhnlicher Fruchtbarkeit ist. Leider steht der Ackerbau, sowie theilweise auch die Viehzucht auf einer ziemlich niedrigen Stufe, so dass trotz der natürlich äusserst günstigen Productionsverhältnisse bisher kein allzugrosser Ueberschuss an landwirthschaftlichen Erzeugnissen der Ausfuhr zur Verfügung gestellt werden konnte. Immerhin gingen schon bisher regelmässig nicht unbedeutende Quantitäten an Getreide, Pflaumen, Wein, Häute, Wolle u. s. w., sowie Schweine an die Verladungsplätze an der Donau und an der Save, trotzdem die theueren Transportkosten für die Entwickelung des Exportverkehrs ein mächtiges Hinderniss bildeten. Dass nach Herstellung eines leistungsfähigen, billigen Verkehrsweges ebensowohl die Bodenproduction als deren Ueberschuss und die Mobilmachung des letzteren eine grosse Veränderung erleiden werden, ist mit Bestimmtheit anzunehmen. So besitzt z. B. Serbien einen grossen Reichthum an Nutz- und Werkholz, der jedoch bisher unbehoben blieb, zumeist weil die hohen Beförderungskosten eine lohnende Ausbeute verhinderten. Die Eichenwälder in den Thälern der Morawa, Drina und Kolubara können vortreffliches Dauben- und Schiffbauholz in grossen Massen liefern. In noch viel geringerer Weise als die Agricultur ist der Bergbau entwickelt, obschon reiche Lager an Erzen (speciell Eisen, Kupfer, Blei, Zink, ja selbst Gold und Silber) und Mineralien (Marmor, Kohle, Thon u. s. w.) vorhanden sind. Einige Bedeutung hat nur das Eisen- und Kupferwerk von Maidanpek und Rudna-Glava, dessen Ausbeutung eine Gesellschaft für 50 Jahre übernommen hat.

Die Kohlenlager Serbiens haben eine bedeutende Ausdehnung, werden aber derzeit nur zum geringsten Theile abgebaut.

Während sonach die Vorbedingungen zur Ermöglichung einer intensiveren Landwirthschaft und Montanindustrie vorhanden sind und somit nach Fertigstellung der Schienenwege mit ihrem billigen, regelmässigen Transport, welche eine bessere Verwerthung der Producte ermöglichen, die zur Ausfuhr geeigneten Güter bald in grossen Quantitäten erzeugt und dem Handel überlassen werden dürften, verdient Serbien auch als eminentes Absatzgebiet für die Fabrikate der Westeuropäischen Industrie volle Beachtung. Die Haupt-Importartikel sind: Webewaaren, Metalle, Spiritus, Colonialwaaren, Eisenfabrikate, landwirthschaftliche Maschinen u. s. w., welche bislang auf der Donau bis an die nördlichen Grenzen geführt und ab da mittelst Fuhrwerken ins Innere des Landes befördert wurden. An diesem Import betheiligte sich ausser dem benachbarten Oesterreich-Ungarn zunächst und zwar in ganz hervorragender Weise Deutschland. So hat sich z. B. die Einfuhr nach Serbien von Nürnberger Blechwaaren, Württembergischen Metallwaaren, Berliner Galanteriewaaren in den letzten Jahren wesentlich gesteigert und auch der Import anderer Artikel, wie Maschinen, Seile, Kerzen, Pulver, Dynamit, Quincaillerien aus Deutschland ist in starker Zunahme begriffen. Ein guter Theil des zum Bahnbau nöthigen Eisenmateriales wurde theils direct, theils im Wege des Zwischenhandels von Deutschland geliefert. Mit dem Aufschwunge der Productionskraft Serbiens, die in nicht ferner Zeit bestimmt zu gewärtigen steht, wird natürlich auch die Kauffähigkeit der Bewohner progressiv sich steigern und somit der Import fremdländischer Industrieerzeugnisse an Umfang gewinnen. Zudem wird sich in Folge der erleichterten Communication über Serbien ein lucrativer Güteraustausch mit den benachbarten Provinzen entwickeln.

Schon diese kurzen Andeutungen über die wirthschaftlichen Verhältnisse Serbiens lassen ersehen, welchen schätzbaren Zuwachs die Schienenwege dieses Landes für das Mitteleuropäische Eisenbahnnetz bilden, indem dieselben u. A. eine namhafte Güterbewegung namentlich für die angrenzenden Linien bringen werden, die sich indessen über Oesterreich-Ungarn auch auf die Deutschen Eisenbahnen ausdehnen wird. Den vollen Werth werden Serbiens Eisenbahnen aber erst dann erreichen, wenn vermöge Ausbaues der Strecken nach dem Südosten und Süden das ganze mächtige Gebiet der Balkanstaaten in das Verkehrsbereich Mitteleuropas einbezogen und dadurch der Occident mit dem Orient einander näher gebracht werden wird. Darum kann auch die in nicht ferner Zeit zu gewärtigende Betriebseröffnung der Serbischen Eisenbahnen als ein wichtiges Ereigniss bezeichnet werden, welches wohl geeignet ist, in seinen culturellen und nationalöconomischen Wirkungen eine heilsame Umwälzung in den derzeitigen latenten Zuständen hervorzubringen und die zum Theil wegen der mangelnden leistungsfähigen Verkehrsstrassen in wirthschaftlichem Marasmus sich befindlichen Völkerschaften zu neuer nutzbringender Thätigkeit anzuspornen, welche in dem stärkeren Austausch der Güter alsbald sich äussern und Wohlstand sowie Gesittung im Gefolge haben wird.

C. H.

Die Quellen des Personen- und Güterverkehrs auf den Königlich Sächsischen Staatsbahnen.*)

Es liegt uns ein Separatabdruck des Abschnitts I. A. aus dem in Bearbeitung begriffenen Jahresbericht der Königlich Sächsischen Staatsbahnen pro 1883 vor, welcher sich betitelt: Die Quellen des Personen- und Güterverkehrs auf den Königlich Sächsischen Staatsbahnen in den Jahren 1873, 1877 und 1882, mit 2 sehr anschaulichen graphischen Darstellungen versehen. Dem erläuternden Text entnehmen wir zunächst die einleitende Bemerkung, dass der bezeichnete zehnjährige Zeitabschnitt einer der bedeutungsvollsten in der Geschichte der Sächsischen Staatsbahnen war, insofern dem durch überreiche Production hochentwickelten Verkehr im ersten Quinquennium Jahre eines tiefen wirthschaftlichen Niederganges folgten, seit 1878 aber die Eisenbahnerträgnisse mit dem gesammten Wirthschaftsleben sich allmälig wieder hoben. Einen zahlenmässigen Beleg dafür giebt die jährliche Verzinsung des Anlagecapitals für genannte Bahnen, welche sich in fraglichem Zeitraum auf resp. 5,54 pCt., 5,87 pCt., 6,02 pCt., 4,72 pCt., 4,13 pCt., 3,87 pCt., 3,95 pCt., 4,44 pCt., 4,57 pCt. und 4,95 pCt. stellte. Ausserdem fiel in jene 10 Jahre die Zunahme der Staatsbahnen um mehr als das Doppelte ihrer Länge (von 993 km in 1873 auf 2 045 km in 1882), vornehmlich durch Ankauf von Privatbahnen. Obwohl unter der Zunahme auch Linien einbegriffen sind, welche, für sich betrachtet, unrentabel sind, übten sie doch auf die übrigen Linien zum Nutzen des Ganzen eine günstige Wirkung aus.

Da zu Ende des Jahres 1882 im Königreich Sachsen insgesammt 2 106 km oder 281 Meilen Eisenbahn vorhanden waren, kommen durchschnittlich auf die Quadratmeile etwas über 1 Meile Bahnlinie, resp. auf je 100 □km 14 km Bahnlänge; der von den Bahnen beanspruchte Flächenraum beläuft sich zur Zeit auf etwa 1¼ Quadratmeile.

In den beigefügten graphischen Darstellungen ist der Verkehr jeder Station in den Jahren 1873, 1877 und 1882, Abgangs- und Ankunftsverkehr zusammengefasst, durch Quadrate veranschaulicht, deren Flächen den durch die Statistik festgestellten Zahlen nach den daraus gezogenen Quadratwurzeln entsprechen; Personenverkehr ist in grüner, Güterverkehr in rother Farbe angedeutet uud dabei die Frequenz pro 1877 durch hellen, die des Jahres 1882 durch dunklen Farbenton bezeichnet. Dabei sind die Flächen der Quadrate als übereinander liegend zu verstehen, dergestalt, dass die linke untere Ecke den Vereinigungspunkt bildet, bei 2 verschieden grossen Quadraten das kleinere von dem grösseren nach 2 Seiten überragt wird. Der Verkehr pro 1873 ist bei denjenigen Stationen, welche damals zum Staatsbahnbereich gehörten, durch punktirte Linien angedeutet, während die erst nach 1877 eröffneten Stationen durch Quadrate, diagonal kreuzweise getheilt und nur zur Hälfte farbig angelegt, besonders markirt sind.

Zum Personenverkehr speciell wird bemerkt, dass die Dichtigkeit der Bevölkerung (fast 200 Köpfe pro Quadratkilometer durchschnittlich) ihn und die Einrichtungen dafür beeinflusst, und dass durchschnittlich jeder Bewohner des Königreichs die Bahn jährlich 6 mal benutzt, sowie dabei 26 km durchfahren hat. Die Ausnutzung der Wagenplätze betrug nur 23,54 pCt., so dass auf jeden Reisenden eine seine Schwere um das Zwölffache übersteigende todte Wagenlast kam, und das Gewicht der durchschnittlich 20 Millionen Passagiere jährlich entspricht etwa einem Procent der Gesammt-Transportlast brutto.

Im Jahre 1882 entsprang der Personenverkehr an 392 Verkehrsstellen, deren Bedeutung durch locale und sonstige Einflüsse sich oft geändert hat. Der Monat Juli hatte die höchste Frequenz mit 2 021 437, der Februar die geringste mit 1 169 421 Reisenden. Durchschnittlich im Jahre wurden täglich 36 873 Billete mit 53 697 Touren für 48 605 ℳ verkauft. Der Beförderung von Reisen dienten auf dem gesammten Bahnnetz täglich 44 Kurse mit zusammen 502 Touren. Im Jahre wurden 9 378 Eilzüge, 79 091 Personenzüge, 88 292 gemischte Züge abgelassen und in 6 951 Güterzügen fand Personenbeförderung statt; der Eilzug durchfuhr im Durchschnitt 125, der Personenzug 72, der gemischte Zug 27 und der Güterzug mit Personenbeförderung 45 km.

Die zugehörige graphische Tafel hat als Einheit für den Massstab und das Quadrat-Grössenverhältniss 1 000 Personen angenommen, und kann mittelst des Zirkels die Länge einer Quadratseite bis auf Zehntel dieser Einheit genau abgegriffen werden, so dass die Passagierzahl sich erforderlichen Falles durch Multiplication bis auf Tausender bestimmen lässt. Betrachtet man das Resultat bei den einzelnen Stationen, so ergeben sich die 10 höchsten Frequenzen bei: Dresden-Altstadt mit etwa 2 709 000, Chemnitz 2 116 000, Dresden-Neustadt II Leipziger Bahnhof

*) S. No. 79 S. 1070/71 Jahrg. 1883 d. Ztg. Die Red.

1 849 000, Zwickau 1 089 000, Leipzig Dresdener und Bayerischer Bahnhof je 1 024 000, Dresden-Neustadt I Schlesischer Bahnhof 841 000, Freiberg 625 000, Bautzen 576 000, Zittau und Pirna mit je 529 000, Meissen und Werdau mit je 484 000 Personen rund. Gegen das Jahr 1877 war eine Verkehrsabnahme bei den vorgenannten Stationen Dresden-Neustadt I Schlesischer Bahnhof, Freiberg, Zittau und Meissen wahrzunehmen, während ausserdem in dieser Hinsicht noch Löbau, Döbeln und Aue durch wesentliche Differenz auffallen. Was den Vergleich mit dem Jahre 1873 anlangt, so ist die Aenderung gegen 1882 so vielseitig, dass wir uns versagen müssen darauf näher einzugehen; zu erwähnen ist nur, dass die Frequenz inzwischen bei den Stationen Riesa und St. Nicolai etwa auf das Vierfache, bei Greiz auf circa das Dreifache, bei Freiberg, Aue und Döbeln auf circa das Doppelte gestiegen war, während andere Stationen sich in dieser Hinsicht ziemlich stabil gehalten haben (so z. B. Dresden-Neustadt I Schlesischer Bahnhof, Altenburg, Schandau und Gössnitz).

Hinsichtlich des Güterverkehrs wird folgende allgemeine Bemerkung vorausgeschickt: „Die im Königreiche hochentwickelte Grossindustrie sichert den Eisenbahnen einen lebhaften Güterverkehr. Der Kohlenconsum in Sachsen, welcher die industrielle Bedeutung des Landes charakterisirt, betrug 1879 4 750 000 t à 20 Ctr. im Werthe von 23,6 Millionen Mark. Von diesem Consum berechnen sich durchschnittlich auf jeden Kopf der Bevölkerung 1,6 t im Werthe von 8 Mark. Von dem genannten Verbrauchsquantum kamen 3 210 000 t zur Bahn, der übrige Theil an 1 540 000 t wurde zumeist in der Nähe der Productionsorte verbraucht und auf anderen Wegen transportirt. 160 770 t von Böhmen kommende Braunkohlen wurden an den Sächsischen Ufern des Elbflusses gelandet. In Verbindung mit den von Sachsen ausgeführten Steinkohlen und den von Böhmen durchgeführten Braunkohlen, betrug der Gesammtkohlentransport auf den Sächsischen Staatsbahnen im Jahre 1882 rund 4,9 Millionen Tonnen, das ist ungefähr die Hälfte des Gewichts der in jenem Jahre beförderten Gesammtgüterlast.“

Von den in 1882 beförderten 10 132 296 t Gut blieben 8 909 893 t im Binnenverkehr; der für den Durchgangsverkehr verbleibende Rest enthielt allein 558 644 t Böhmischer Braunkohle. —

Der Güterverkehr entsprang in 1882 an 371 Verkehrsstellen der Sächsischen Staatsbahnen; während bei dem Personenverkehr die Frequenz des stärksten von der des schwächsten Monats um 73 pCt. abwich, übertraf bei dem Gütertransport der stärkste Monat (November) den schwächsten (April) nur um 32 pCt.

Die durchschnittliche Tagesleistung war 27 760 t mit 117 668 *M.* Frachteinnahme; den Transport bewirkten 182 827 reine Güterzüge, d. i. 501 t pro Tag mit 47 km durchschnittlicher Weglänge und die bereits erwähnten gemischten resp. die Güterzüge mit Personenbeförderung. Die Durchschnittstransportweite betrug 80,16 km, wobei die Tragfähigkeit zu 42,71 pCt. ausgenutzt wurde; in der Gesammtbruttolast excl. Locomotiven- und Tendergewicht figurirt die Gütermenge mit 32 pCt. Nutzlast.

Indem wir die übrigen Specialdaten (bezüglich deren wir bereits im Vorjahre, No. 74 Seite 998 u. f. referirten. D. Red.) sowie die nachfolgenden Tabellen übergehen, deren Zahlen bei alphabetischer Folge der Stationen die Grundlage zu den graphischen Darstellungen bilden, wenden wir uns zu Graphikon II.

Die Ausführung desselben ist analog dem ersten, nur dass als Einheit für Massstab und Quadratgrösse 1 000 t angenommen sind. Die weitaus grösste Frequenz weist Zwickau incl. Cainsdorf mit 2 605 000 t auf; die zehn nächstgrössten Gütermengen hatten: Dresden-Altstadt mit 900 000, Chemnitz mit 676 000, Meuselwitz sowie beide Leipziger Bahnhöfe mit je 484 000, Oelsnitz (erst nach 1877 eröffnet) mit 400 000, Lugau und Dresden-Neustadt II Leipziger Bahnhof mit je 289 000, Wurzen, Freiberg und Dresden-Neustadt I Schlesischer Bahnhof mit je 225 000, Pottschappel und Riesa mit je 196 000, Crimmitzschau mit 169 000, Reichenberg mit 144 000, Bautzen und Schwarzenberg mit je 121 000 t rund.

Eine Abnahme des Verkehrs gegen 1877 zeigen von vorgenannten Stationen die beiden Leipziger Bahnhöfe, Lugau, Dresden-Neustadt I Schlesischer Bahnhof, ferner Löbau und in bedeutendem Grade Görlitz.

Eine wesentliche Verkehrsverminderung gegen 1873 war bei Leipzig Bayerischer Bahnhof, Zeitz, Reichenberg, Löbau, Bodenbach, Eger und in hohem Grade bei Hof zu constatiren, während im Allgemeinen eine Zunahme zu constatiren ist.

Beide graphischen Darstellungen gewähren ein sehr übersichtliches Bild der Verkehrsverhältnisse der Sächsischen Staatsbahnen und der Aenderung in denselben.

Aus dem Deutschen Reich.

Berlin-Hamburger Eisenbahn.

Das Resultat der ausserordentlichen Generalversammlung.

Die am 29. März Nachmittags 1½ Uhr in Ludwigslust stattgehabte ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der Berlin-Hamburger Eisenbahn hatte über zwei Anträge ihr Votum abzugeben, nämlich 1. Betheiligung der Gesellschaft bei dem Unternehmen der Ostprignitzer Eisenbahn durch Uebernahme von 150 000 *M.* Stammactien und 150 000 *M.* Stamm-Prioritätsactien dieser Bahn; 2. die Offerte der Königlich Preussischen Regierung wegen Abtretung des Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmens an den Preussischen Staat auf Grundlage einer 16½ pCt. Rente und einer Zuzahlung von 60 *M.* pro Actie. Die fast einstimmige Acceptation der beiden Anträge (mit 2 350 von 2 360 Stimmen, von welchen 9 Stimmen ungültig waren, da sie unbeschrieben, während nur 1 Stimme mit nein votirte) wurde dadurch ermöglicht, dass der bisherige Hauptgegner der Verstaatlichung, Graf Bernstorff, sich nicht an der Generalversammlung betheiligte resp. die in seinem Besitz befindlichen Actien zum Theil überhaupt nicht angemeldet hatte, und andererseits der Führer des anderen Theils der früheren Gegnerschaft, Banquier Julius Richter, mit den von ihm vertretenen Actien für die Verstaatlichung eintrat. Die Versammlung war sehr schwach besucht, es waren 38 Personen anwesend. Der seit Bestehen der Bahn der Verwaltung vorstehende Bürgermeister Senator Dr. Petersen-Hamburg eröffnete die Versammlung mit einer Rede, die man als eine Art von Nachruf ansehen konnte und in einer Empfehlung der Verstaatlichung im Namen der Direction und des Aufsichtsrathes ausklang. Die Bahn, so führte der Redner aus, sei seiner Zeit von einer Vereinigung opferbereiter, patriotischer Männer gegründet worden in einem Zeitpunkte, als noch nicht die geringste Aussicht vorhanden war, dass das Unternehmen sich rentabel erweisen würde, denn nicht hohe Dividenden, sondern nur der Hinblick auf das Gemeinwohl sei für die Errichtung des Unternehmens bestimmend gewesen. Die Mittel für die Ausrüstung und Vorkehrung für die Sicherheit seien immer vorhanden gewesen, und diesem Umstande sei es zumeist zu danken, dass seit Bestehen der Bahn kein einziger Unfall von irgend nennenswerther Bedeutung sich ereignet habe. Die Berlin-Hamburger Bahn könne, das dürfe behauptet werden, ein glänzendes Beispiel dafür ablegen, was die Privatthätigkeit an Opferfreudigkeit auf dem Gebiete des Deutschen Eisenbahnwesens leisten konnte. Der Vorsitzende der Direction Geh. Regierungsrath Simon führte der Versammlung vor Augen, welche practischen Vortheile die Annahme des Antrages haben und welche Nachtheile aus der Ablehnung entstehen würden. Die Berlin-Hamburger Bahn sei von Staatsbahnen ringsum eingeschlossen und würde den Concurrenzmassregeln, die daraufhin in Anwendung kommen würden, auf die Dauer nicht widerstehen können. Ueber die Zulässigkeit der Concurrenzmassregeln, führte der Redner des Weiteren aus, könnte man zwar sowohl vom Standpunkt des öffentlichen Verkehrsinteresses wie des öffentlichen Rechts streiten, indessen solle man es doch nicht auf die angedrohte Abtretung des Unternehmens auf Grund des Eisenbahngesetzes von 1838 ankommen lassen; der Preussischen Regierung wohne bekanntlich genug Energie inne, ihre einmal gefassten Pläne durchzusetzen und würde sie sicherlich auch nicht vor der Schwierigkeit eines Processes zurückschrecken. Auf Basis der Betriebsverhältnisse von 1877—1882 würde sich eine Rente von 14 pCt. ergeben, günstigsten Falles eine solche von ca. 16 pCt., wenn man das Jahr 1883 berücksichtige. Die letztere Rente decke sich mit dem Regierungsangebote, deshalb sei es angebracht, nicht zu zögern, dasselbe zu acceptiren.

Regierungs-Commissar Geheimer Regierungsrath Bensen, Vertreter der Eisenbahn-Aufsichtsbehörde, erklärt, dass die in dem Berichte und vom Geheimen Rath Simon geschilderten Massregeln für die Bahn absolut keinen Nachtheil gehabt hätten, denn sie repräsentiren einen Theil des Staatseisenbahnwesens und seien keineswegs aussergewöhnliche. Nie sei ein öffentliches Interesse oder ein Recht von der Behörde verletzt worden, noch werde dies je geschehen. Selbst aus den Kreisen der Interessenten sei nicht eine einzige Beschwerde gegen sie laut geworden. Er halte es für seine Pflicht, die Behörde gegen die etwaigen Vorwürfe in Schutz zu nehmen, dass ihr Verfahren gegen die Berlin-Hamburger Bahn von ungerechtfertigten Motiven veranlasst sei. Die Verstaatlichung sei keineswegs der Ausfluss eines fiscalischen Begehrens, sondern „eine historische Nothwendigkeit“ in unserm Bahnwesen.

Nachdem bei der Abstimmung sodann die Verstaatlichung genehmigt war, wurden noch im Namen der Actionäre die üblichen Dankesworte an die Direction gerichtet und dann die Versammlung geschlossen.

Der „B. B.-C.“, welchem wir im Auszug den vorstehenden Bericht entnehmen, widmet dem Berlin-Hamburger Bahnunternehmen folgenden Nachruf, in welchen wir nur einstimmen können: „Damit verschwindet eine der ruhmreichsten Eisenbahn-Unternehmungen aus der Reihe der Preussischen Privatbahnen, ein Unternehmen, welches ohne jede staatliche Beihilfe entstanden ist und welches sich zur höchsten Blüthe entwickelt hat. Die Berlin-Hamburger Eisenbahnactien haben den höchsten Coursstand erreicht, welchen überhaupt jemals ein Deutsches Eisenbahnpapier erlangt hat, und zwar dankte das Unternehmen seine Blüthe der sparsamen, rationellen Wirthschaft, welche bei demselben geherrscht hat, der Umsicht und Energie der Leitung.

Dass die Verstaatlichung der Berlin-Hamburger Bahn vom Preussischen Landtage genehmigt werden wird, kann kaum einem Zweifel unterliegen, denn trotz des scheinbar hohen Kaufpreises macht die Regierung bei der Erwerbung der Berlin-Hamburger Bahn ein gutes Geschäft wegen der überaus reichen Reserven, der grossen Summe von Prioritätsanleihen, die aus den Ueberschüssen früherer Jahre getilgt sind, und des Umstandes halber, dass 9 Millionen Mark Actien Lit. B ebenfalls aus dem Betriebe zurückgezahlt sind. Den gegebenen Verhältnissen gegenüber wäre es thöricht gewesen, gegen die Verstaatlichung der Berlin-Hamburger Bahn einzutreten und Alles, was denjenigen, denen es mit den Interessen der Actionäre Ernst war, zu thun übrig blieb, bestand darin, einen angemessenen Kaufpreis für das Unternehmen durchzusetzen. Nachdem die Regierung einen solchen bewilligt hat, ist die Verstaatlichung erfolgt, und auch dieses blühende Unternehmen geht nunmehr in das grosse Netz der Preussischen Staatsbahnen auf. Noch im Dahinscheiden bildet es aber einen sprechenden Beweis für die Trefflichkeit des Systems, auf Grund dessen Unternehmungen von solcher Solidität und solcher Kraft entstehen konnten, bei denen alle Theile, die Verfrachter, die Actionäre und selbst der Staat zu ihrer Rechnung gekommen sind".

Neue Eisenbahn-Verstaatlichungsvorlage.

Dem Abgeordnetenhause ist bereits die neue Eisenbahn-Verstaatlichungsvorlage zugegangen. Durch dieselbe wird die Staatsregierung zur Verwaltung und zum Betriebe der Berlin-Hamburger Eisenbahn und der Oels-Gnesener Eisenbahn, ferner zur käuflichen Uebernahme der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn, der Tilsit-Insterburger Eisenbahn, sowie zum Erwerbe der an der Uelzen-Langwedeler, der Wunstorf-Bremer und der Bremen-Geestebahn der Stadt Bremen zustehenden Eigenthumsrechte nach Massgabe der bezüglichen Vertragsbestimmungen ermächtigt. Der Etat für 1884/85 erhöht sich dadurch in Einnahme und Ausgabe um 3 381 588 *M.*, worüber ein Nachtrag vorgelegt ist.

Die Berliner Stadteisenbahn

wird in nächster Zeit noch zwei Bahnhöfe erhalten. Ausser dem Bahnhof an der Berlinerstrasse vor Charlottenburg soll im Laufe dieses Jahres auf der Strecke zwischen Stralau-Rummelsburg und Schlesischen Bahnhof unweit der Warschauer Brücke ein Stadtbahnhof gebaut werden.

Eine Forderung des Actionärs gegen die Actiengesellschaft

kann nach einem Urtheil des Reichsgerichts, I. Civilsenats, vom 12. Januar 1884 gegen die Forderung der Actiengesellschaft auf Grund eines zwischen der Actiengesellschaft und dem Actionär getroffenen Uebereinkommens in Anrechnung gebracht (compensirt) werden. Dagegen kann, sobald die Actiengesellschaft insolvent geworden, der vom Concursverwalter der Actiengesellschaft auf Einzahlung der Actien belangte Actionär mit einer ihm gegen die Actiengesellschaft zustehenden Forderung nicht compensiren. Der Berufungsrichter führt richtig aus, dass der zu entscheidende Fall anders liege, wie der vom I. Civilsenat des Reichsgerichts am 1. Februar 1882 entschiedene. Dort wollte der vom Concursverwalter der Actiengesellschaft auf Volleinzahlung der Actien belangte Actionär mit einer ihm gegen die Actiengesellschaft zustehenden Forderung compensiren. Hier ist zu einer Zeit, in welcher nach der Feststellung des Berufungsrichters die Actiengesellschaft solvent war, eine Forderung des Actionärs an die Gesellschaft anerkannt und dem Actionär im Contocorrent, in welchem er auch mit den Forderungen der Actiengesellschaft auf Einzahlung der Actien belastet war, gutgeschrieben. Mit dieser Anerkennung und Gutschrift wurde ein Compensationsvertrag abgeschlossen. Die Berechtigung zum Abschluss eines Compensationsvertrages kann aber unter den vorliegenden Umständen der Actiengesellschaft nicht bestritten werden.

Februar-Einnahmen.

Die im Reichseisenbahn-Amt aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Februar d. J. ergiebt für die 52 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, nachstehende Daten:

Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im Februar d. J.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: im Ganzen (mit 30 499,24 km Betriebslänge) bei 27 Bahnen mit zusammen 6 031,73 km höher und bei 25 Bahnen mit zusammen 24 467,51 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 27 Bahnen mit zusammen 6 031,73 km höher und bei 25 Bahnen mit zusammen 24 467,51 km (darunter 3 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: im Ganzen (mit 30 499,24 km Betriebslänge) bei 33 Bahnen mit zusammen 23 955,64 km höher und bei 19 Bahnen mit zusammen 6 543,60 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 32 Bahnen mit zusammen 22 659,96 km höher und bei 20 Bahnen mit zusammen 7 839,28 km (darunter 2 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Monate des Vorjahres.

Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war vom 1. Januar bis Ende Februar d. J.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: im Ganzen (mit 30 499,24 km Betriebslänge) bei 27 Bahnen mit zusammen 5 040,16 km höher und bei 25 Bahnen mit zusammen 25 459,08 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 26 Bahnen mit zusammen 4 683,55 km höher und bei 26 Bahnen mit zusammen 25 815,69 km (darunter 4 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: im Ganzen (mit 30 499,24 km Betriebslänge) bei 34 Bahnen mit zusammen 23 895,41 km höher und bei 18 Bahnen mit zusammen 6 603,83 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 33 Bahnen mit zusammen 22 599,73 km höher und bei 19 Bahnen mit zusammen 7 899,51 km (darunter 2 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende Februar d. J. das gesammte concessionirte Anlagecapital 545 535 600 *M.* (156 957 900 *M.* Stammactien, 44 595 000 *M.* Prioritäts-Stammactien und 343 982 700 *M.* Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Capital bestimmt ist, 2 579,84 km, so dass auf je 1 km 211 461 *M.* entfallen.

Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende Februar d. J. das gesammte concessionirte Anlagecapital 1 065 318 272 *M.* (430 569 850 *M.* Stammactien, 157 531 900 *M.* Prioritäts-Stammactien und 477 216 522 *M.* Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Capital bestimmt ist, 5 706,92 km, so dass auf je 1 km 186 671 *M.* entfallen.

Eisenbahnunfälle im Januar d. J.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Januar d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichnen: 7 Entgleisungen und 4 Zusammenstösse auf freier Bahn, 17 Entgleisungen und 22 Zusammenstösse in Stationen und 193 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Betriebsereignisse, wobei Personen getödtet oder verletzt worden sind).

Bei diesen Unfällen sind im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden 200 Personen verunglückt, sowie 69 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 97 unerheblich beschädigt. Es wurden von den 14 352 759 überhaupt beförderten Reisenden 1 getödtet, 3 verletzt, und zwar entfällt die Tödtung auf die Oldenburgischen Staatsbahnen, die Verletzung in 2 Fällen auf den Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection Bromberg und in 1 Falle auf den Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection Hannover, von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 24 getödtet und 75 verletzt und bei Nebenbeschäftigungen 1 getödtet, 33 verletzt; von Steuer- etc. Beamten 1 getödtet; von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 28 getödtet und 16 verletzt, sowie bei Selbstmordversuchen 16 Personen getödtet und 2 verletzt.

Von den sämmtlichen Verunglückungen — mit Ausschluss der Selbstmorde — entfallen auf:

A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 24 914,90 km Betriebslänge und 619 031 893 geförderten Achskilometern) 160 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirection Hannover (29), der Oberschlesischen Eisenbahn (19) und der Königlichen Eisenbahndirection Elberfeld (18), verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen sind jedoch auf den Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirection Elberfeld, Hannover und der Oldenburgischen Staatseisenbahnen die meisten Verunglückungen vorgekommen.

B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 4 137,16 km Betriebslänge und 67 328 099 geförderten Achskilometern) 19 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn (7), die Hessische Ludwigsbahn (5) und die Ostpreussische Südbahn (2), verhältnissmässig sind auch auf diesen drei Bahnen die meisten Verunglückungen vorgekommen.

C. Kleinere Privatbahnen — mit je unter 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 439,95 km Betriebslänge und 8 266 110 geförderten Achskilometern) 3 Fälle, und zwar auf die Tilsit-Insterburger, Marienburg-Mlawkaer und Lübeck-Büchener Eisenbahn je 1 Fall.

Mecklenburgische Centralbahn.

Die hiesigen Börsenblätter („B. B.-C.", „Berl. Act.") melden übereinstimmend, dass die Vereinigung der Mecklenburgischen Südbahn, der Parchim-Ludwigsluster Bahn und der Neubrandenburg-Friedlander Bahn zu einem gemeinsamen grossen Unternehmen, welches den Titel „Mecklenburgische Centralbahn" führen soll, geplant wird. Die Bahn Parchim-Ludwigslust ist bekanntlich bereits seit dem Jahre 1881 im Betrieb der Bauunternehmung Bachstein; sie war bisher eine Sackbahn, erhält aber ihre Fortsetzung durch die Mecklenburgische Südbahn (Neubrandenburg-Parchim), sowie ferner durch die im Bau begriffene Linie Neubrandenburg-Friedland, welche, nachdem eine Vereinigung jener Strecken erfolgt ist, nach Ducherow angeblich fortgesetzt werden soll. Auch ein Weiterbau der Linie von Ludwigslust nach der Elbe bei Dömitz scheint in Aussicht genommen, um mittelst einer Elbumschlagsstelle den Kohlenverkehr von dort auf die neue Bahn zu ziehen. Es würde damit eine durchgehende Linie von der Ostsee (Ducherow) bis zur Elbe hergestellt und zugleich eine directe Verbindung zwischen der Berlin-Stettiner und der Berlin-Hamburger Bahn, also (nach Verstaatlichung der letzteren) zwischen zwei Preussischen Staatsbahnen neu geschaffen, wodurch die Preussischen Staatsbahnen im Verein mit der neuen Linie den durch Mecklenburg transitirenden Verkehr beeinflussen könnten. Die Ostprignitzbahn, welche unter Betheiligung der Berlin-Hamburger Bahn von Neustadt a. d. Dosse über Kyritz, Pritzwalk nach Plaue geführt werden wird, würde ebenfalls an das projectirte neue Netz sich anschliessen. Nach dem „Berl. Act." sind die Verträge über die Betriebsfusion der Mecklenburgischen Südbahn-Gesellschaft (Norddeutsche Bank in Hamburg) und der Bauunternehmung Hermann Bachstein in Berlin bereits abgeschlossen. Nach Inhalt dieser Verträge soll Herr Hermann Bachstein den Betrieb der Mecklenburgischen Südbahn für eigene Rechnung übernehmen und damit zunächst den Gesammtbetrieb der unter der Firma Mecklenburgische Centralbahn vereinigten Linie von Ludwigslust über Parchim und Neubrandenburg nach Friedland, also auf einer Strecke von 166 km, mit der eventuellen Fortsetzung nach Ducherow erhalten, wodurch sich die Strecke auf 191 km verlängern würde.

Ostpreussische Südbahn.

Die Tagesordnung der zum 28. April einberufenen Generalversammlung enthält als fünften Punkt den bekannten Antrag eines Actionärs auf Bestimmung der Maximalhöhe des Erneuerungsfonds. Ferner stehen Anträge von Actionären auf Zahlung verjährter Stammprioritäten - Dividendenscheine im Betrage von 2 250 ℳ zur Beschlussfassung.

Die „Vossische Zeitung" bringt eine interessante Correspondenz über die Ostpreussische Südbahn und die Concurrenz zwischen Pillau und Libau, aus welcher wir Folgendes entnehmen: Die Ablenkung des Russischen Verkehrs von dem Wege über die Deutschen Ostseehäfen ist verbürgt. Nach neueren Nachrichten ist aber die Frage berechtigt, ob nicht durch diese Ablenkung die Leistungsfähigkeit der Russischen Ostseehäfen erschöpft ist. Die Schilderungen Russischer Blätter über den Zustand der Russischen Häfen, besonders Libaus, sprechen durchaus zu Gunsten Pillaus und gegen Libau. So folgende Schilderung des Russischen Blattes „Nowoje Wremja": „Königsberg besitzt einen geräumigen Hafen, die Schiffe legen dort direct am Ufer an, eben dort sind Eisenbahnschienen gelegt, Magazine erbaut mit allen Vorrichtungen zum Aus- und Einladen, sowie zum Durchsieben. Und wie vortrefflich ist der Nachbarhafen Pillau! Ein Hafen von 30 Fuss Tiefe und einer immensen Wasserfläche mit denselben bequemen Einrichtungen zum Umladen der Waggons in die Schiffe wie in Königsberg etc. Bei den Deutschen ist in dieser Beziehung alles vorzüglich eingerichtet. Da rollt die Fracht bis dicht an den Bord des Dampfers, der Dampfelevator packt sie und wirft sie in den tiefen Schiffsraum. Halten wir dagegen unsere Russischen Einrichtungen in unserm einzigen eisfreien Ostseehafen Libau. Wir haben uns gewöhnt, Libau einen Hafen zu nennen, weil die meisten unter uns das in den Geographiebüchern gelernt haben. Thatsächlich ist das aber kein Hafen, sondern einfach ein Canal von 47 Faden Breite und einer zwar anständigen Länge, über eine Werst, von welcher Strecke aber nur drei Viertel für Schiffe brauchbar ist. Die ganze Fläche des jämmerlichen Hafens beträgt nur 11 Dessatinen, das heisst fast siebenmal weniger als der neue Hafen in Pillau. Und welche Bequemlichkeiten! Beim Ausgange befinden sich Berge von Sand, die sich beim kleinsten Sturm wie Eisschollen auf dem Ocean auf den Grund des engen Fahrwassers stürzen und sämmtliche Schiffe auf Wochen in Gefangenschaft halten, bis es gelingt, die gleichfalls recht enge Mündung ins Meer zu reinigen. Im Hafen selbst sind sechszehn Fuss Tiefe, und auch das nur in der Mitte; am Ufer kann man nicht anlegen, da hier die Tiefe nicht einmal 8 Fuss erreicht. Dann die Bequemlichkeiten auf dem festen Lande! Die Breite des Quais beträgt auf der südlichen Seite stellenweise weniger als vier Faden, so dass an ein Heranführen der Frachten auf Schienen nicht zu denken ist; auf der nördlichen Seite gegen 9 Faden, d. h. Raum für ein Gleise, aber kein Gedanke an Platz für Speicher. Kein Wunder, dass, sobald auch nur 250 Waggons nach Libau kommen, die ganze Stadt mit Getreide verschüttet wird: es liegt auf den Plätzen und Strassen, in Regen und Wind; die Arbeiter und ihre Führer werden mit Gold aufgewogen; Unordnung und Verluste sind allgemein. Worüber man sich wundern muss, ist, dass trotzdem die Umsätze dieses jämmerlichen Hafens rapid aufwärts gehen. Bekanntlich ist der Umbau des Libauer Hafens beschlossen, selbst die Gelder sind bereits seit acht Jahren in der Kaiserlichen Rente vorhanden. Man wagt es aber offenbar nicht, an eine Arbeit heranzugehen, die Unsummen verschlingen muss und am Ende ein höchst problematisches Resultat gewähren dürfte. Schon die Remonte des Libauer Hafens, die ihn aus seiner elenden Beschaffenheit nicht befreit hat, hat in den letzten Jahren an zwei Millionen Rubel der Krone gekostet."

Neue Thüringische Eisenbahn.

Die Grossherzoglich Weimarische Regierung hat die Vorconcession ertheilt für die hinter dem Ettersberge zur Verbindung der Ortschaften Gross-Rudestedt, Schlossvippach, Markvippach, Vippachedelhausen, Neumark, Schwerstedt, Buttelstedt, Krauthain, Haindorf, Grossbrembach und Olbersleben zu erbauende Bahn.

Berlin-Stuttgart.

Die im Herbst dieses Jahres, nach Beendigung der Bahnstrecke Erfurt-Ritschenhausen, bevorstehende Eröffnung der vor einiger Zeit besprochenen directen Bahnverbindung zwischen Berlin und Stuttgart wird im Berner „Bund" als ein freudiges Ereigniss begrüsst. Die Bahn stelle die kürzeste Verbindung zwischen Berlin, der Schweiz und Italien her, und die Schweizer versprächen sich von ihr nicht nur für den Güter-, sondern auch für den Touristenverkehr eine sehr günstige Wirkung. Der auf der erwähnten Linie einzurichtende Courierzug wird die Fahrzeit von Berlin nach Stuttgart bekanntlich um vier Stunden abkürzen, zugleich durchfährt er die schönsten Theile des Thüringer Waldes und Unterfrankens.

Eisenbahn Merseburg-Mücheln.

Der Bau dieser Eisenbahn ist in Folge Beschlusses des Kreistages des Merseburger Kreises vom 27. März als pecuniär sichergestellt anzusehen und steht nach der „Nat.-Ztg." dem Beginn der localen Vorarbeiten nichts mehr im Wege.

Vorarbeiten für Dt. Wette-Gr. Kunzendorf.

Die Königliche Eisenbahndirection zu Breslau ist mit der Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Dt. Wette nach Gr. Kunzendorf beauftragt worden.

Tilsit-Insterburger Bahn.

Die Einnahmen in 1883 inclusive Vortrag beliefen sich auf 657 717 ℳ, wovon zunächst 270 944 ℳ an Betriebskosten abgehen. Dem Erneuerungsfonds fliessen 88 151 ℳ und ferner 38 004 ℳ für ausrangirte Materialien zu, zur Verzinsung der Prioritätsobligationen sind 20 405 ℳ, zur Tilgung 3 900 ℳ erforderlich, so dass ein Ueberschuss von 236 312 ℳ verbleibt, von welchem den Stamm-Prioritätsactien annähernd eine Dividende von etwas weniger als 5 pCt. gezahlt werden kann, welche ihnen nach dem Verstaatlichungsvertrage pro 1883 noch zusteht.

Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Die Dividende ist, wie aus Lübeck gemeldet wird, auf 7¼ Procent festgesetzt worden.

Bockwaer Eisenbahngesellschaft.

Nach dem Geschäftsbericht pro 1883 ist der Kohlenversandt in dem verflossenen Jahre abermals und zwar um 12,45 pCt. des Jahres 1882 gestiegen, während sich die vereinnahmten Frachten um 10 pCt. erhöht haben. Es sind im Jahre 1883 69 964 Wagenladungen zu 5 000 kg Steinkohlen und diverse Güter der Königlichen Staatseisenbahn zur Weiterbeförderung übergeben, 3 763 Wagenladungen Grubenbedürfnisse und Bauholz eingegangen und 391 Wagenladungen Materialien innerhalb der Bahn, zusammen 74 118 Wagenladungen = 370 590 000 kg diverse Güter befördert worden. Der Zuwachs beträgt gegen das Vorjahr 8 319 Wagenladungen im Frachtbetrage von 19 157 ℳ. Das Resultat der Gesammtrechnung für das Jahr 1883 incl. Vortrag vom Jahre 1882 mit 31 400 ℳ und Abschreibungen an Frachten und Entschädigungen mit 92 889 ℳ, Zinsen von Effecten und Capitalien 14 814 ℳ ist ein Gewinn von 160 706 ℳ. Es konnten daher 140 000 ℳ Dividende an die Actionäre vertheilt werden und bleiben noch zum Vortrage auf das Jahr 1884 an Werth der Materialbestände 14 870 Mark und baare Casse 5 836 ℳ.

Vereinigte Karlsruher, Mühlburger und Durlacher Pferde- und Dampfbahngesellschaft.

Die am 25. März cr. stattgehabte Generalversammlung genehmigte einstimmig Bilanz und Jahresbericht, sowie die Festsetzung der Dividende auf 9 pCt., deren Auszahlung sofort in Karlsruhe und Berlin stattfindet. Die Betriebseinnahme beträgt 178 483 ℳ, die Betriebsverwaltungs- und Erneuerungsausgaben betragen 95 886 ℳ, die Zinsen der Prioritätsanleihe abzüglich der

Zinseneinnahme aus dem Effectenbesitz der Gesellschaft 9 345 M. 4 000 M. wurden dem Erneuerungsfonds, 4 000 M. dem Gewinnantheil der Grossherzoglichen Regierung und dem Reservefonds die statutengemässen 2 167 M. überwiesen; ferner 1 800 M. als Tantième, 49 500 M. zur Zahlung der 9 pCt. Dividende verwandt und die überschiessenden 1 210 M. auf neue Rechnung vorgetragen. Der Bericht constatirt eine fortschreitende Mehreinnahme im Jahre 1883 gegen 1882 und erwähnt, dass auch die bis jetzt abgelaufenen Monate des Jahres 1884 wieder erhebliche Mehreinnahmen gegen das Vorjahr gebracht haben. Schliesslich erwähnt der Jahresbericht, dass sich ausserhalb der Stadt längs der Bahnlinie eine bedeutende Bauthätigkeit entwickelt hat, und dass die Herstellung eines Schlachthauses an der Durlacher Linie und die Errichtung einer Caserne an der Mühlburger Linie eine weitere Steigerung der Einnahmen für die Zukunft erwarten lassen.

Die Honigmann'sche feuerlose Natron-Locomotive scheint sich auch für den praktischen Eisenbahndienst zu bewähren. Honigmann hatte, nach der „K. Z.", eine Locomotive der Aachen-Jülicher Eisenbahn nach seinem System umbauen lassen und wurde, nachdem in den letzten Tagen einige Probefahrten stattgefunden, am 23. März die Strecke Aachen-Jülich und zurück (bis Würselen) mit fahrplanmässiger Geschwindigkeit durchfahren. Die in einem angehängten Personenwagen an der Fahrt betheiligten Fachleute sprachen sich über das Resultat befriedigt aus. Es wird beabsichtigt, die Locomotive zunächst für 14 Tage probeweise für die Vermittelung des Personenverkehrs zwischen Stolberg und Würselen, später zum regulären Bahnbetrieb in Dienst zu stellen. Gutem Vernehmen nach beabsichtigt auch die Aachener Strassenbahngesellschaft binnen Kurzem einige derartige Locomotiven in Dienst zu stellen.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

Sitzung am 11. März 1884.

Vorsitzender: Herr Geh. Ober-Regierungsrath Streckert.
Schriftführer: Herr Regierungs- und Baurath Jungnickel.

Herr Geh. Ober-Regierungsrath Dr. von der Leyen bemerkt, dass er in Folge seiner Theilnahme an der Eröffnungsfahrt der Northern Pacific Eisenbahn in Nordamerika im Jahre 1883 eine Mittheilung über die Newyorker Hochbahnen in dem „Archiv für Eisenbahnwesen" Heft 2 des Jahrganges 1884 veröffentlicht habe und erläuterte diese Mittheilungen durch mehrere bezügliche Pläne und Photographien. Die Hochbahnen, welche auf Eisenconstructionen theils in der Mitte des Strassendammes, theils direct neben oder über den Trottoirs liegen, dienen ausschliesslich dem städtischen Personenverkehr; anfänglich gehörten dieselben zwei verschiedenen Gesellschaften mit 23 bezw. 29,50 km Länge und erforderten zu ihrer Herstellung ein Anlagecapital von rot. 82 Millionen Mark. Seit dem 1. Februar 1879 haben die beiden Gesellschaften ihr gesammtes Netz an eine Betriebsgesellschaft, die Manhattan Railway Company, auf 999 (?) Jahre verpachtet. Das ganze Netz zerfällt in vier selbstständige Linien; drei derselben haben ihren Anfangspunkt an der Hauptstation South Ferry im südlichen Theile der Stadt, die vierte am Chatam Square im Mittelpunkte der City von Newyork. Die Linien werden bezeichnet nach derjenigen Avenue, welche sie in ihrer Hauptausdehnung durchziehen. Von den 4 Linien haben 2 gar keinen, die beiden anderen Linien einen beschränkten Sonntagsdienst; auf den ersteren beiden Linien wird nur bei Tage (von Morgens 5 Uhr bis Abends 8 Uhr), auf den beiden anderen Linien auch die ganze Nacht hindurch gefahren. Bei Tage laufen die Züge in verschiedenen Zwischenräumen von 3 bis 10 Minuten. Es sind 94 Stationen vorhanden, in Entfernungen von 400 bis 800 m von einander, welche nach den betreffenden Strassen benannt sind. Die Personenwagen sind nach dem Intercommunicationssystem eingerichtet und haben nur eine Classe; das Rauchen in denselben ist verboten. Der Fahrpreis ist einheitlich festgesetzt; für jede beliebige Strecke wird derselbe Preis gezahlt (von 5.30 bis 8.30 Morgens und von 4.30 bis 7.30 Abends 5 Cents, in den übrigen Stunden 10 Cents). Der Passagier wirft das gelöste Billet beim Besteigen des Wagens in einen auf dem Perron am Ende eines zu dem Wagen führenden Ganges stehenden Kasten, in welchem dasselbe durch eine besondere Vorrichtung entwerthet wird. Während der Fahrt und bei Verlassen der Wagen und Stationen findet also keine Controle statt. Die Personenfrequenz betrug im Jahre 1882/83 rot. 92 Millionen Personen, die Einnahme daraus rot. 6,4 Millionen Dollars (= rot. 27 Millionen Mark), der Ueberschuss rot. 11 Millionen Mark.

Herr Geh. Baurath Stambke spricht über die Normalien für die Betriebsmittel der Preussischen Staatsbahnen für Nebenbahnen. — Behufs Aufstellung von Normalien wurden den Königlichen Eisenbahndirectionen zunächst einige Fragebogen zur Beantwortung übersendet und zwar a) in Betreff der hauptsächlichsten Bau- und Betriebsverhältnisse der damals (1881) im Betriebe befindlichen Nebenbahnen, welche meist als Hauptbahnen gebaut worden waren, b) desgleichen für die im Bau und in der Vorbereitung befindlichen Nebenbahnen, und c) über die zu wählende Gattung und Construction der Betriebsmittel.

Aus der Beantwortung der ersten beiden Fragebogen ergab sich: die grösste vorkommende Steigung beträgt 1 : 35, der kleinste Krümmungsradius nur in 2 Fällen weniger als 180 m; die grösste zulässige Radbelastung variirt zwischen 5 und 7 t. Hiernach und nach der Beantwortung des dritten Fragebogens sind für die weitere Bearbeitung Bahnlinien mit weniger als 180 m Krümmungsradius ausser Acht gelassen und ein Raddruck von 5 000 kg als Regel angenommen worden; ferner ist zunächst als Regel die Beschaffung von Tenderlocomotiven mit 2 bezw. 3 gekuppelten Achsen in Aussicht genommen; von der Beschaffung besonderer Güterwagen ist Abstand genommen worden, da die Güterwagen der Hauptbahnen auf die Nebenbahnen übergehen und letztere dementsprechend gebaut werden sollen. Demnach wurden Normalien aufgestellt für folgende Betriebsmittel:

1. zweiachsige Tenderlocomotiven mit 20 000 kg Dienstgewicht,
2. dreiachsige Tenderlocomotiven mit 30 000 kg Dienstgewicht,
3. zweiachsige Personenwagen II/III. Cl. 5 m Radstand,
4. zweiachsige Personenwagen II/III. Cl. 4 m Radstand,
5. zweiachsige Personenwagen III. Cl. 5 m Radstand,
6. zweiachsige Personenwagen III. Cl. 4 m Radstand,
7. zweiachsige Personenwagen IV. Cl. 5 m Radstand,
8. zweiachsige Personenwagen IV. Cl. 4 m Radstand,
9. combinirte Post- und Gepäckwagen mit 4,5 und 4 m Radstand.

Bei der Construction der Locomotiven, deren Hauptabmessungen von dem Vortragenden angegeben werden, ist darnach gestrebt worden, aus dem gegebenen Maximalgewicht eine möglichst grosse Heizfläche zu erzielen. Die Tenderlocomotive mit 3 gekuppelten Achsen kann bei einer Heizfläche von 60,3 □ m bis zu 240—260 Pferdekräfte entwickeln, was bei einer Geschwindigkeit von 15 resp. 30 km pro Stunde einer Zugkraft von rot. 4 200 resp. 2 350 kg entspricht. Die je nach den Zeitverhältnissen sich ändernden Preise für die Locomotiven betragen für eine zweiachsige Tenderlocomotive ca. 18 000 M., für eine desgleichen dreiachsige ca. 24 000 M., für eine dreifach gekuppelte Normal-Güterzuglocomotive ca. 39 000 M. (Gegenwärtig sind die Preise nicht unerheblich niedriger.)

Für die Personenwagen ist das Intercommunications-System gewählt. Aus dem Umstande, dass Wagen mit I. Classe nicht unter die Normalien aufgenommen sind, ist nicht zu folgern, dass Wagen dieser Classe niemals verwendet werden sollen. Der gebräuchlichste Personenwagen ist der combinirte Wagen II. und III. Classe und die einfachste und billigste Zugcombinirung besteht aus der Locomotive, einem combinirten Post- und Gepäckwagen, ein bis zwei combinirten Personenwagen II/III. Classe. Die Sitze der II. Wagenclasse erhalten gepolsterte Sitzkissen ohne Sprungfedern; alle Wagen erhalten Heizungsvorrichtung, Ventilationsaufsätze und thunlichst auch Gasbeleuchtung. Die Züge werden mit der Heberlein-Bremse ausgerüstet, welche vom Zugführer-Coupé aus bedient wird. Die Beschaffungskosten der Wagen betragen für einen Personenwagen II/III. Classe mit 5 m Radstand ca. 8 500 M., einen desgleichen III. Classe ca. 8 200 M., für einen desgleichen IV. Classe ca. 6 800 M. und für einen combinirten Post- und Gepäckwagen ca. 7 700 M.

Herr Telegraphen-Fabrikant Wilh. Horn führt das Modell vor zu einer von ihm erfundenen Vorrichtung, um das Aufschneiden der Weichen unschädlich zu machen bezw. um nach geschehenem Aufschneiden die Weichenzungen wieder in ihre frühere normale Lage zurückzuführen. Dieser Zweck wird erreicht durch eine unter der Verbindungsstange der Weichenzungen angebrachte Spiralfeder.

Herr Ingenieur Froitzheim zeigt und erläutert das Modell einer von der Firma Rössemann & Kühnemann in Berlin zur Patentirung beantragten Vorrichtung für centrale und locale Weichenstellung. Die Vorrichtung soll für solche Weichen Anwendung finden, welche zwar im Interesse der Sicherheit der ein- und ausfahrenden Züge vom Centralpunkt aus bedient werden müssen, deren locale Bedienung durch die Hand aber im Interesse eines flotten Rangirdienstes und mit Rücksicht auf die grosse Entfernung vom Centralpunkt erwünscht ist. Bisher hat man in solchem Falle die betreffenden Weichen vom Centralpunkt aus nicht gestellt, sondern nur in der durch die Fahrordnung vorgeschriebenen Stellung verriegelt, wofür dann meistens zwei Hebel, zwei Transmissionen und zwei Weichenriegel erforderlich waren. Abgesehen von den hierdurch entstehenden Mehrkosten ist der Centralwärter dann in jedem Falle davon abhängig, ob ein Anderer die betreffende in grosser Entfernung liegende Weiche auch jedes Mal in die für den erwarteten Zug richtige Stellung bringt, ehe er das Einfahrtssignal geben kann; geschieht dies nicht, so werden zeitraubende Störungen veranlasst. Bei der vorgeführten Einrichtung zur Verhütung der bezeichneten Uebelstände erhält der Stellhebel der Weiche im Centralapparat ausser den üblichen beiden Endstellungen noch eine Mittelstellung, welche als normale gilt und nur bei auf „Halt" stehenden Signalen möglich ist. Der von dem Apparathebel mittelst der Transmission bewegte Weichen-

stellriegel erhält eine derartige Anordnung, dass bei seiner Mittelstellung ein freies Durchschwingen des Regulirhebels möglich ist, wenn die Weiche mittelst des an derselben befindlichen Handhebels umgestellt wird. Bei dieser Einrichtung ist die Bedienung der Weiche vom Centralpunkt und ohne Rücksicht auf die momentane Stellung der Weiche jederzeit möglich, indem der Stellriegel die richtig stehende Weiche beim Umlegen des Centralhebels aus der Mittelstellung in die vorgeschriebene Endstellung einfach verriegelt, bei falsch liegender Weiche dieselbe umlegt und verschliesst und für eine fernere locale Bedienung der Weiche durch die Handhebel so lange ausschliesst, bis der Centralhebel wieder in die Mittelstellung gebracht ist.

Durch Abstimmung in üblicher Weise wurden zu ordentlichen einheimischen Mitgliedern aufgenommen die Herren Regierungs-Baumeister Adolf Donath und Gustav Hörnecke, Herr Eisenbahn-Director E. Werchan und Ingenieur Theod. Schmidt.

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

VI.

In meiner ersten Correspondenz theilte ich mit, dass der Küstendampfer „City of Columbus“ bei Martha's Vineyard gescheitert sei und 103 Personen dabei ihren Tod gefunden hätten.

Die Untersuchung hat nun ergeben, dass der (gerettete) Capitän zur Zeit des Auflaufens für das Steuern verantwortlich war, dass am Steuerrade ein gewöhnlicher Seemann stand, und der Pilot, also der Capitän selbst, sich während einer ganzen Stunde gar nicht um das Schiff kümmerte, sondern in seiner Cabine, dicht am Pilotenhäuschen „duselte“. Vorläufig wurde dem Capitän sowohl das Capitäns- als auch das Piloten-Patent entzogen; ob man weiter gegen ihn vorgeht, bleibt abzuwarten.

Dem Landbewohner, welcher nie auf der See fuhr, dürfte es merkwürdig erscheinen, wie das Schiff auf eine Entfernung von 6—8 Englischen Meilen um 1 Meile aus dem Kurse gerathen konnte, wenn der Mann am Steuer gewissenhaft denjenigen Punkt des Compasses berücksichtigt, welcher ihm durch den Piloten angegeben wurde. Durch Wind und Strömungen wird jedoch ein Schiff in den meisten Fällen verhindert, schnurgerade vorwärts zu gehen, es „traversirt“, um mich eines cavalleristischen Ausdruckes zu bedienen, und wird wohl auch gewendet; um es nun wieder in die richtige Kurslinie zu bringen, muss es, treibt es z. B. nach rechts ab, sehr häufig mehr nach links gewendet werden, als der Punkt des Compasses angiebt — nach wenigen Minuten stellt man das Schiff wieder richtig.

Der durch den Navigations - Officier angegebene Kurs ist übrigens selbst erst wieder die Resultante aus der allgemeinen Abtrift durch den Wind, die Strömung, z. B. des Golfstromes, dann auch der Variationen der Magnetnadel u. s. w. und der kürzesten Entfernung zwischen Ausgangs- und Bestimmungsort.

Dieses unaufhörliche Umsteuern macht das Reisen bei Sturm für die Passagiere der theuereren Classen so unangenehm, denn die Oceandampfer werden von der Mitte des Schiffes aus gesteuert, und zwar mittelst Dampfes; obwohl nun keine Ketten längs des Schiffes hinlaufen, wirkt doch der Dampfsteuer-Apparat so energisch auf die Ketten des Steuerruders selbst, dass Tag und Nacht fast ohne Aufhören ein nervös machendes Rasseln stattfindet. Nach und nach gewöhnt man sich an diesen Lärm, auch an noch mehr. Ohne Dampf könnte man die neuen, riesigen Dampfer nur schlecht steuern, das Kettengerassel wäre jedoch vermuthlich durch reichliche Verwendung von Kautchuk oder ähnlichem Material zu vermeiden.

Als die „City of Columbus“ auf der Untiefe sass und das Takelwerk voll Unglücklicher hing, welche, fast alle nur dürftig gekleidet, mit Eis bedeckt, in bitterster Kälte auf Rettung warteten, fuhr bei hellem Tageslichte 2 Seemeilen davon der Amerikanische Dampfer „Glaucus“ vorüber. Capitän, Mannschaft, Passagiere sahen durch Fernröhre und erkannten ganz deutlich, das gescheiterte Schiff sei die „City of Columbus“. Niemand will aber die Hülflosen in der Takellage bemerkt haben. Zwei Seemeilen sind eine kurze Entfernung und dass sich Capitän und Mannschaft ausredeten, das Schiff habe zu sehr geschwankt, um durch die Fernrohre gut beobachten zu können, ist sehr traurig, um Vieles trauriger ist es aber, wenn solchen Observanten die Concession ertheilt wird, Personen und Frachten zu befördern.

Der Schooner „Jacob Kienzle“ wurde dieser Tage bei Cap Henry seeuntüchtig und die Mannschaft musste sich in das Takelwerk flüchten und dort einige Tage und Nächte ebenfalls während bitterer Kälte verbleiben. Die Ladung bestand aus Bauholz, deshalb ging das Schiff nicht sofort unter. Am zweiten Tage fuhr ein Dampfer, wie die später Geretteten glauben, von der Morgan-Linie (Newyork-Neworleans), nur eine halbe Englische Meile, also etwa 2 500 Fuss, bei den Schiffbrüchigen vorüber, ohne die 6 Menschen oder ihr Nothsignal zu beachten. Gegenstände, wie aus dem Wasser hervorragende Masten eines Schiffes sammt Takelwerk, profiliren sich deutlich genug am Horizonte, auf 2 500 Fuss kann man aber sogar Kinder von Erwachsenen ohne Fernrohr deutlich unterscheiden.

In der letzten Zeit wurde wiederholt darüber geklagt, dass passirende Schiffe die Nothsignale anderer nicht beachten — die eben angeführten Fälle sind die neuesten in hiesigen Gewässern (die Mannschaft des „Jacob Kienzle“ kam vorgestern, am 4. März 1884, in trauriger Verfassung von Baltimore in Newyork an) — möchten diese Zeilen dazu beitragen, Schiffsführern die Ehrenpflicht in Erinnerung zu bringen, in Seenoth befindlichen Schiffen, Booten u. s. w. wenn immer entdeckt, Beistand zu leisten; wird ein Weigerungsfall nachgewiesen, so ist der Schuldige ohnehin strafbar; meist verstehen es aber die Leute, sich herauszulügen.

So wie die Locomotivführer (hier engineers genannt) sehr bequeme Stände haben, so befinden sich auch die Piloten und Steuerleute auf Amerikanischen Dampfern vor Wind und Wetter geschützt in Häuschen. Die Officiere der grossen Oceandampfer, welche oft dem fürchterlichsten Wetter, besonders auf den Neufundlands-Bänken, ausgesetzt sind, müssen auf der offenen Commandobrücke aushalten und schützen sich nur durch nothdürftige Verkleidung der Brücke auf der Wetterseite mit Segeltuch, welches bis zu den Schultern reicht.

Die Amerikaner machen sich Alles so bequem als möglich, leider sehr oft auf Kosten der Sicherheit des Betriebes.

Amerikanische Correspondenz.

Canal oder Eisenbahn?

Die Umänderung des 174 km langen Delaware- und Hudson-Canals (welcher von Honesdale, P., zur Mündung des Rondout in den Hudson führt) in eine Eisenbahn, scheint nach der „Railr. Gazette“ vom 15. Februar cr. in Erwägung genommen zu sein.

Nach einer öffentlichen Erklärung des Präsidenten der Gesellschaft bei Gelegenheit einer Klage auf Herabsetzung der Canalfrachten ist die Anlage als Canal nicht mehr von Werth, weil der Transport auf demselben nicht mehr so vortheilhaft ist, als auf der Eisenbahn und die einzige zweckmässige Verwerthung desselben würde jetzt nur noch in der Verwendung des Bettes als Bahnkörper für eine Eisenbahn denkbar sein.

Zwar ist dieser Canal ausnahmsweise gut gelegen zu vortheilhaftem Betrieb. Wenn auch nur kleine Schiffe darauf fahren können, so ist doch der fast nur aus Anthracitkohlen bestehende Verkehr ein regelmässiger und billig zu handhabender und die Schiffe können überall an den Ufern des Hudsonflusses und der Erie- und Champlain-Canäle anlegen, auch von den Eisengruben des letzteren Erze zurückbringen nach dem Anthracitkohlengebiet. Aber eine bei dem Kohlenverkehr concurrirende, in Folge günstiger Steigungsverhältnisse wohlfeil zu betreibende Eisenbahn macht den Canal unprofitabel. Die Kohle muss, um zum Canal zu gelangen, erst in Eisenbahnwagen geladen werden. Ist sie einmal darin, so ist es zur Vermeidung von Zeitverlust und Kosten vortheilhafter, weitere Umladungen zu unterlassen.

Ferner ist es für die meisten Consumenten und Händler von sehr grossem Vortheil, ihre Kohlen gleich nach ihren Etablissements resp. Lagerplätzen geliefert zu bekommen, was bei der Bahnbeförderung meistentheils, mittelst der Canalboote aber nur in verhältnissmässig wenigen Fällen möglich ist. Gegenwärtig löschen die Canalschiffe ihre Kohlenladung meistens in Rondout am Hudson, die Erze vom Champlain-See werden grösstentheils durch die concurrirende Eisenbahn befördert und der Vortheil der Verbindung mit dem Hudsonflusse ist, abgerechnet den Verkehr nach der Stadt Newyork und anderen Städten dieses Hafens, verhältnissmässig unerheblich geworden.

Wenn die Kohle an beiden Enden des Canals umgeladen werden muss, so neutralisirt dies die Vortheile des Wassertransports auf einer Strecke von der Länge dieses Canals. Wäre die vom Canal berührte Gegend dicht bevölkert, so würde wahrscheinlich schon längst eine Eisenbahn an die Stelle des Canals getreten sein, aber es ist von einem Ende desselben bis zum andern keine grosse Stadt ausser Port Jervis, welche anderweitig bedient wird.

Wie nun mit den vorstehenden ungünstigen Urtheilen die in demselben Blatte an einer anderen Stelle veröffentlichten Betriebsresultate derselben Canalgesellschaft pro 1883, welche man wohl keineswegs als ungünstige ansehen kann, zusammen zu reimen sind, ist hier nicht klar zu stellen.

Es betrugen nämlich:

	1883 D.	1882 D.	Zunahme pCt.
Die Einnahmen vom Kohlentransport	9 827 874	9 141 189	7,5
„ „ von Eisenbahnen (receipts from railroads) . . .	7 417 643	5 935 670	25,0
Verschiedene Einnahmen und Zinsen	596 982	496 868	20,1
Summa der Einnahmen	17 842 499	15 573 927	14,6
Betriebsausgaben	12 456 174	10 422 325	19,5
Nettoerträge	5 386 325	5 151 602	4,5
Ausgaben an Zinsen und Miethen .	3 390 482	3 313 401	2,3
Reinertrag	1 995 843	1 838 201	8,6

Die Reinerträge ergaben 1883 9,98 pCt. auf die Actien gegen 9,20 pCt. im vorhergegangenen Jahre.

Ein grosses Rundgebäude.

Das neue Rundhaus der Baltimore- und Ohio-Bahn, zum Bau von Gesellschafts- und Schlafwagen, dürfte das grösste seiner Art sein. Es beträgt dessen Umfang 770', Höhe der Mauern bis zum Hauptgesims 25', bis zur Spitze 135'. Die Mauern sind vom besten harten Ziegelstein, das Dach ist eine eigenthümliche Verbindung von Schmiedeeisen, Schiefer und Holz, dergestalt, dass dasselbe bei etwa entstehendem Feuer nicht einfallen kann. Es ist unterstützt durch schmiedeeiserne Träger und Querbalken, welche von den Seiten bis zu den Pfeilern 100' in der Mitte des Gebäudes hinaufreichen. Darüber ist ein Dom von 91' Umfang, über welchem eine grosse, die Flaggenstange tragende Kuppel sich befindet. Die Drehscheibe hat 60' Durchmesser, gleich der Länge der Standard-Gesellschaftswagen und es giebt Abtheilungen, welche den Bau von gleichzeitig 22 Wagen gestatten. Besondere Aufmerksamkeit ist verwendet bei Ausführung der Fundamente, da in denen des früheren abgebrannten derartigen Gebäudes das Feuer entstand. Die Zwischenräume zwischen den dazu verwendeten Steinen bester Qualität sind ausgefüllt mit Salz-Wasser-Sand, welcher, wenn er trocken geworden, härter als Mörtel wird.

(„Baltimore Day" v. 16/2. 84.)

Literatur.

Kilometerzeiger der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen.

Unter dem Titel „Kilometerzeiger mit Uebersichtsskizzen zu den allgemeinen und Militärtarifen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen und Stationsverzeichniss der Ersten K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft 1884, zusammengestellt von A. Bechtel, Ober-Revident der K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn", ist im Verlage von R. v. Waldheim in Wien soeben der II. Jahrgang dieses im Jahre 1882 zum ersten Male ausgegebenen Kilometerzeigers erschienen.

Derselbe hat eine angemessene Erweiterung erfahren durch die Aufnahme eines Stationsverzeichnisses der Ersten K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft und zwar eines solchen in geographischer Ordnung unter [illegible]zeitiger Angabe der Bahnanschlüsse und eines solchen in alphabetischer Ordnung; weiter durch die Aufnahme eines besonderen Kilometerzeigers aller Verbindungsbahnen Oesterreich-Ungarns.

Besonders lobend muss noch hervorgehoben werden, dass die dem Werke beigegebene Uebersichtskarte der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen mit den Grenz- und Abzweigestationen nicht allein in etwas grösserem Massstabe gehalten ist, als jene, welche dem I. Jahrgange beigegeben war, sondern dass in derselben ausserdem auch noch die Reichs- und Provinzgrenzen aufgenommen worden sind.

Desgleichen hat auch die Eisenbahn-Detailkarte des nördlichen Böhmens in Folge Anwendung eines grösseren Massstabes sehr an Uebersicht und Deutlichkeit gewonnen.

Der Umstand, dass sämmtliche Daten vor deren Drucklegung von den Eisenbahnverwaltungen authentificirt worden und dass dieses Werk von sämmtlichen Eisenbahnverwaltungen Oesterreich-Ungarns als officieller Kilometerzeiger anerkannt wurde, giebt genügende Bürgschaft für die Richtigkeit aller darin angegebenen Distanzen und sonstigen Bemerkungen, es steht daher zu erwarten, dass bei der vorzüglichen Verwendbarkeit dieses Buches im Eisenbahn- wie Speditionswesen dasselbe in kürzester Zeit eine grosse Verbreitung bei Spediteuren und in industriellen Kreisen finden wird.

Thatsächlich ist die Verwendung des „Bechtel'schen Kilometerzeigers" heute schon eine sehr bedeutende, denn derselbe dient nicht nur sämmtlichen Stationen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen als einheitlicher Behelf zur Gebührenberechnung für Militärtransporte und Civil-Reisegepäck, sondern wird auch in den Tarifbureaus als handliches Nachschlagebuch mit besonderer Vorliebe benutzt; schliesslich darf nicht unerwähnt bleiben, dass dieser Kilometerzeiger auch vom K. K. Reichs-Kriegsministerium in Wien zum Amtsgebrauche für die K. K. Militärbehörden in 3000 Exemplaren übernommen wurde.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Berichtigungen.

Die nach unserer Bekanntmachung vom 15. Februar cr. für den Güterverkehr zwischen Stationen der Braunschweigischen Bahn einerseits und Stationen des Directionsbezirks Erfurt und der Thüringischen Privatbahnen andererseits durch **Anhang zum Norddeutschen Verbands-Gütertarife** vom 1. April 1883 einzuführenden neuen Tarifsätze treten nicht am 1. April, sondern am 1. Mai cr. in Kraft.

Hannover, 29. März 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction,
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen. (851)

II. Betrieb.

Mit dem 1. April d. J. werden die bisher dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt Cassel (Directionsbezirk Erfurt) unterstellten Bahnstrecken Dietendorf-Erfurt und Dietendorf-Ilmenau in die Verwaltung des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts in Erfurt und die bisher dem letzteren unterstellten Bahnstrecken Weissenfels-Halle und Corbetha-Leipzig in die Verwaltung des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts in Weissenfels übergehen.

Erfurt, den 26. März 1884. (852)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Auf Grund Allerhöchsten Erlasses vom 24. Januar d. J. (Ges. S. S. 59/60) geht die Eisenbahn Suhl-Grimmenthal mit dem 1. April cr. aus dem Bezirke der Eisenbahn-Direction zu Magdeburg in den Bezirk der Eisenbahn-Direction zu Erfurt über und wird dem von letzterer ressortirenden Eisenbahn-Betriebsamt zu Erfurt unterstellt.

Magdeburg, den 18. März 1884
Königliche Eisenbahn-Direction.
Erfurt, den 26. März 1884. (853)
Königliche Eisenbahn-Direction.

III. Güterverkehr.

Am 1. April d. J. tritt für den directen Güterverkehr zwischen Stationen des **Sächsisch-Oesterreichischen Grenzbezirks** ein neuer Tarif in Kraft, welcher bei den in denselben aufgenommenen diesseitigen Stationen zu erhalten ist. Die um geringe Beträge erhöhten Frachtsätze für Eilgut im Verkehre zwischen Bodenbach und Tetschen einerseits und Alt- und Neugersdorf, Grossschönau, Löbau und Zittau andererseits, sowie zwischen Eger und Franzensbad einerseits und Görlitz andererseits kommen jedoch erst vom 1. Juli d. J. an in Anwendung; bis dahin gelten die seitherigen Taxen.

Dresden, am 29. März 1884.
Königliche General-Direction
der Sächsischen Staats-Eisenbahnen.
von Tschirschky. (854)

Im **Südwestrussisch - Norddeutschen Eisenbahn - Verbande** werden mit dem 13./1. Mai cr. aufgehoben:

Der Gütertarif vom 20. April a. St./2. Mai n. St. 1882 und sämmtliche zu demselben gehörige Special- und Ausnahmetarife sowie der Nachtrag 1, giltig vom 1. December n. St./19. November a. St. 1883 und der Nachtrag 2, giltig vom 1. Januar n. St. 1884/20. December a. St. 1883.

Bromberg, den 25. März 1884. (855 J)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Eistransporte in ganzen Wagenladungen von 10 000 kg werden vom 25. d. Mts. an von Kitzbühel, Bodenwöhr, Holzkirchen, Kiefersfelden, Kufstein, Miesbach, Murnau, Reigersbeuren, Salzburg, Schaftlach, Schliersen und Tölz nach Butzbach über Aschaffenburg - Hanau (Ostbahnhof) - Friedberg direct abgefertigt.

Das Nähere ist zu erfahren bei den Güter-Expeditionen der genannten Verbandstationen.

Hannover, den 25. März 1884. (856)
Königliche Eisenbahn-Direction,
auch Namens der betheiligten Verbands-Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Berlin - Erfurt. Mit sofortiger Giltigkeit treten im Staatsbahngüterverkehr Berlin-Erfurt für Sprit und Spiritus-Transporte zum See-Export von Leipzig B. A. und H. S. G. nach Stettin B. St. und Swinemünde die bis zum 15. Februar cr. im Stettin-Märkisch-Sächsischen Verbande bestandenen Ausnahme-Tarifsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Expeditionen.

Erfurt, den 26. März 1884. (857)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 1. April cr. gelangen für die **Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren,** sowie von Gütern im Verkehre der Station Leubingen einerseits und Leipzig M. H. Bahnhof andererseits directe Tarifsätze zur Einführung.

Auskunft über die Höhe derselben ertheilen die betheiligten Güter-Expeditionen sowie das Verkehrs-Bureau der unterzeichneten Eisenbahn-Direction.

Magdeburg, den 23. März 1884. (858)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 1. April cr. tritt für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Verkehre zwischen Stationen der Eisenbahn - Directionsbezirke **Köln (rechtsrheinisch)** und **Berlin** ein neuer Tarif in Kraft. Derselbe ist bei den betreffenden Güter-Expeditionen sowie in unserem hiesigen Geschäftslocale zum Preise von 10 ₰ käuflich zu haben.

Köln, den 26. März 1884. (859)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Für die Beförderung von **Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren** im Verkehre zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Köln (linksrheinisch)** einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Magdeburg** andererseits tritt — unter Aufhebung der bisherigen bezüglichen Tarife — am 1. April d. J. ein neuer Tarif in Kraft.

Näheres ist bei den Expeditionen der betheiligten Verwaltungen zu erfahren,

daselbst auch der Tarif zum Preise von 10 ₰ käuflich zu haben.

Köln, den 31. März 1884. (860)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische).

Saarkohlenverkehr nach Südbaden. Am 1. April cr. erscheint zum Ausnahmetarif No. 6 für die Beförderung von Steinkohlen und Coaks von den Saargruben sowie von Stationen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen nach Stationen der Grossherzoglich Badischen Staatsbahnen via Saargemünd vom 15. Februar cr. der Nachtrag I, welcher Tarifentfernungen für die Station Strassburg Centralbahnhof, sowie für die Badische Station Hausen-Raitbach enthält.

Dieser Nachtrag wird gratis verabfolgt.

Köln, den 28. März 1884. (861)

Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische).

Für die Beförderung von **Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren** im Verkehre zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Köln (linksrheinisch)** einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Berlin** andererseits tritt — unter Aufhebung der bisherigen bezüglichen Tarife — am 1. April d. J. ein neuer Tarif in Kraft.

Näheres ist bei den Expeditionen der betheiligten Verwaltungen zu erfahren, daselbst auch der Tarif zum Preise von 10 ₰ käuflich zu haben.

Köln, den 31. März 1884. (862)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische).

Mit dem 1. April d. Js. tritt der Nachtrag XIV zu unserem **Localtarif** für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. April 1881 in Kraft. — Derselbe enthält Tarifsätze für den Verkehr mit den an der Bahnstrecke Blankenese-Wedel belegenen Stationen Rissen, Sülldorf und Wedel. Nähere Auskunft ertheilen unsere sämmtlichen Güterexpeditionen. Exemplare des Nachtrags können durch unsere Betriebs-Controle hier unentgeltlich bezogen werden.

Altona, den 27. März 1884. (863)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 1. April d. J. tritt im **Niederländisch-Norddeutschen, Niederländisch-Sächsischen, Niederländisch-Ostdeutschen, Niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder** und **Niederländisch-Westfälisch-Oldenburgischen Verbande** der Nachtrag IV zum Theil I des Gütertarifs für die Niederländisch-Deutschen Eisenbahnverbände in Kraft.

Derselbe enthält Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güter-Classification.

Exemplare des Nachtrags können von allen betheiligten Stationen zum Preise von 25 ₰ bezogen werden.

Braunschweig, den 12. März 1884. (864)

Direction der Braunschw. Eisenbahn-Gesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung.

Der in unserer Bekanntmachung vom 27. v. Mts. bezeichnete Termin zur Einführung der Tarife für den Güter- und Vieh- etc. Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directions Bezirkes **Hannover** etc. und Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes **Erfurt** und der **Thüringischen Privatbahnen** andererseits wird bis auf Weiteres hinausgeschoben.

Hannover, den 26. März 1884. (865)

Königliche Eisenbahn-Direction, Namens der betheiligten Verwaltungen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. April d. J. treten neue Tarife für den Local-Güterverkehr der Königlich Sächsischen Staats- und der in Verbindung mit den letzteren verwalteten Privateisenbahnen in Kraft, durch welche der jetzt giltige Tarif (Theil II) für die normalspurigen Linien vom 1. Januar 1882 bezw. die Tarife für Schmalspurbahnen Wilkau-Kirchberg vom 17. October 1881 und Hainsberg-Dippoldiswalde-Kipsdorf vom 1. November 1882, allenthalben nebst Nachträgen, ausser Wirksamkeit gesetzt werden. — Ferner gelangt Nachtrag III zum Kilometerzeiger vom 15. October 1880 zur Ausgabe. Die neuen Tarife enthalten gegenüber den vorstehend bezeichneten älteren Tarifen vielfache, zum grösseren Theil wesentliche Frachtermässigungen. Insoweit sich jedoch in einzelnen Fällen, z. B. für Eilgut oder durch den Wegfall der Bestimmung wegen Kürzung der Localfrachtsätze bei Umresp. Weiterkartirungen um einen Theil der darin enthaltenen Expeditionsgebühren auch geringfügige Erhöhungen ergeben, bleibt die seitherige Frachtberechnung noch bis zum 15. Mai 1884 massgebend. Letzteres gilt auch bezüglich der Frachtberechnung auf Grund der am 1. April cr. ebenfalls ausser Kraft tretenden Anlage A zu den Tarifbestimmungen für den Elbumschlag in Riesa (Elbkai) v. J. 1883.

Dresden, am 26. März 1884. (866)

Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Staatsbahn-Verkehr Erfurt-Magdeburg. Am 1. April cr. treten für die directe Beförderung von

A. Gütern,
B. Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren

zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt (mit Einschluss der Gotha-Ohrdrufer Eisenbahn), der Nordhausen-Erfurter, Saal-, Weimar-Geraer, Werra-Eisenbahn (mit Einschluss von Wernshausen-Schmalkalden), der Friedrichrodaer, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer, Hohenebra-Ebelebener Eisenbahn und der Station Eisenberg der Eisenberg-Crossener Bahn, andererseits neue Tarife in Kraft.

Hierdurch werden aufgehoben:

ad A. die Gütertarife für den Magdeburg-Sächsischen Verband vom 1. October 1877, der Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verband vom 1. Januar 1878, der Norddeutsch-Sächsische Verband vom 1. November 1879, der Nord-Ostsee-Hannover-Thüringische Verband vom 1. December 1881, der Staatsbahnverkehr Berlin-Magdeburg vom 1. Januar 1882, der Staatsbahnverkehr Elberfeld-Magdeburg vom 1. Mai 1882;

ad B. die Vieh- etc. Tarife des Norddeutschen Verbandes vom 1. April 1880, Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verbandes vom 1. Juli 1880, Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischen Verbandes vom 20. October 1882 nebst sämmtlichen hierzu erschienenen Nachträgen etc., jedoch nur insoweit, als die vorbezeichneten Tarife und Nachträge Bestimmungen und Tarifsätze für die in den neuen Tarifen aufgeführten Relationen enthalten.

Vom gleichen Tage ab treten an Stelle der in

a) den Staatsbahn-Güter- und Vieh- etc. Tarifen
   1. Frankfurt a./M.-Magdeburg vom 1. Februar 1882 bezw. vom 1. April 1882 für Station Bebra,
   2. Berlin-Magdeburg vom 1. Januar 1882, Hannover-Berlin vom 15. Mai 1882, Berlin-Braunschweig vom 1. August 1882 für die Stationen Calau, Cottbus, Dobrilugk-Kirchhain, Guben, Ruhland, Sorau,
   3. Frankfurt a./M.-Elberfeld vom 1. Februar 1882 für die Stationen Güsten, Güterglück, Sandersleben, Sangerhausen, Wannsee;
b) den Güter- bezw. Vieh- etc. Tarifen des
   1. Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischen Verbandes vom 1. December 1881 bezw. 20. October 1882 für die Stationen Güsten, Güterglück, Sandersleben, Sangerhausen, Spandau B. H.,
   2. Berlin-Anhalt-Berlin-Hamburger Verkehr vom 25. Mai 1878 für die Stationen Spandau und Wittenberge B. H.,
   3. Hanseatisch-Ostdeutschen Verbandes vom 1. Juli 1883 für die Stationen Spandau und Wittenberge B. H.,
   4. Berlin-Magdeburg-Halle-Casseler Verbandes vom 1. April 1878 bezw. vom 1. Mai 1879 bezw. vom 1. Mai 1880 für die Stationen Güsten, Güterglück, Sandersleben, Sangerhausen,
   5. Magdeburg-Sächsischen Verbandes vom 1. Mai 1882 für die Stationen Röderau und Elsterwerda S. St. B.

zur Zeit bestehenden Bestimmungen und Tarifsätze die entsprechenden Bestimmungen und Tarifsätze des neuen Staatsbahn-Tarifs Magdeburg-Erfurt.

Durch diese Tarifänderungen werden neben vielfachen Frachtermässigungen in einzelnen Fällen auch unbedeutende Frachterhöhungen herbeigeführt, diese letzteren treten indess erst vom 15. Mai 1884 ab in Kraft.

Exemplare des Tarifs sind vom 1. April cr. ab zum Preise v. 1,50 *M.* (Gütertarif, Heft 1) 1,00 „ („ „ 2) in den Verbands-Expeditionen käuflich zu haben. Nähere Auskunft ertheilt bis zum 1. April cr. die Königliche Eisenbahn-Direction Erfurt, vom genannten Tage ab die Verbands-Expeditionen.

Erfurt, den 26. März 1884.

Königliche Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung und im Namen der Königlichen Eisenbahn-Directionen zu Berlin, Frankfurt a./M., Hannover, Magdeburg, Elberfeld und der Königlichen General-Direction der Sächsischen Staatsbahnen in Dresden. (867)

Deutsch-Italienischer Verband. Für die Beförderung von Wein in Reservoirwagen im Verkehr zwischen Italien und Deutschland ist ein Dienstbefehl (4) mit Gültigkeit vom 10. April 1884 erschienen. Derselbe ist bei den Verbandstationen gratis zu beziehen. (868)

Die geschäftsführende Verwaltung für die Verkehrsabtheilung via Gotthard: Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mit Giltigkeit vom 1. April cr. gelangt zum Tarifheft 2 des **Galizisch-Norddeutschen Getreide-Verkehrs** der V. Nachtrag zur Einführung. Derselbe enthält ausser bereits früher publicirten und in Wirksamkeit getretenen Tarifmassnahmen directe Frachtsätze für den Verkehr mit Ratibor, sowie die Aufhebung der Sätze für Oschersleben der Braunschweigischen Eisenbahn. Letztere Massregel tritt jedoch erst mit dem 15. Mai d. J. in Wirksamkeit. Exemplare dieses Nachtrages können bei den Verband-Stationen zum Preise von 10 ₰ bezogen werden.

Breslau, den 25. März 1884. (869)

Königliche Eisenbahn-Direction, Namens der Deutschen Verband-Verwaltungen.

Vom 1. April cr. ab beträgt die **Gebühr für Ueberführung von Gütern in Cüstrin** (Local-Güter-Tarif Nachtrag IV sub IV 2 b) in allen Fällen 2 *M.* pro Wagen. Am gleichen Tage tritt ein „Ausnahmetarif für Langholz auf gekuppelten Wagen", giltig bis 31. December 1884, in Kraft, über welchen unsere Güter-Expeditionen Auskunft ertheilen.

Breslau, den 27. März 1884. (870)
Königliche Direction der Breslau-Freiburger Eisenbahn.

Kiel-Flensburger Eisenbahn. Zum Local-Güter-Tarif ist ein vom 25. d. Mts. ab giltiger Nachtrag V, wodurch ein Ausnahmetarif für Holz zur Einführung kommt und der Stationsname Mohrkirch auf „Mohrkirch-Osterholz" berichtigt wird, erschienen. Nähere Auskunft ertheilen die Expeditionen.

Kiel, den 25. März 1884. (871)
Die Direction.
E. Buresch.

Die in den **Local-Gütertarifen** für die Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrheinisch) sowie in dem Tarife für den Rheinischen Nachbarverkehr bestehenden Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Kalksteinen (Ausnahmetarif D), deren Giltigkeitsdauer mit dem 31. d. Mts. abläuft, bleiben unter Vorbehalt des Widerrufs bis auf Weiteres in Kraft.

Elberfeld, den 28. März 1884. (872)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Die im **Bayerisch-Sächsischen** Güterverkehre für Fluss- und Schwerspathtransporte bei Auflieferung von 10 000 kg pro Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen bestehenden Ausnahmefrachtsätze ermässigen sich mit sofortiger Giltigkeit bezüglich der Relationen

Gera-Deggendorf trans. von 0,89 auf 0,83
„ -Regensburg (Donaulände) v. 0,75 „ 0,69
Mark pro 100 kg.

Dresden, am 27. März 1884. (873)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Weichsel-Eisenbahn-Verband. Mit dem 13./1. Mai cr. tritt der Weichsel-Eisenbahn-Verband-Tarif vom 1. December/19. November 1880 ausser Kraft mit Ausnahme folgender Tarife, welche auch nach dem 13./1. Mai cr. Geltung haben.

1. Tarif für die Beförderung von Hanf von Stationen der Kursk-Kiew Bahn nach Danzig (Special-Tarif I des Tarifheftes No IV vom 1. December/19. November 1880);

2. Die Special-Export-Tarife für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der Fastow-Bahn (Nachtrag IV zu Heft III gültig vom 13./1. Februar 1884), der Kursk-Kiew-Bahn (nach Danzig vom 18./6. April 1883, nach Neufahrwasser vom 1. August/20. Juli 1883), der Charkow-Nikolajew-Bahn (nach Danzig und Neufahrwasser vom 13./1. März 1884), der Kursk-Charkow-Asow-Bahn (nach Danzig vom 18./6. April 1883, nach Neufahrwasser vom 13./1. September 1883) und der Moskau-Kursk-Bahn (nach Danzig vom 18./6. April 1883, nach Neufahrwasser vom 13./1. September 1883).

3. Die Special-Export-Tarife für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der Südwestbahnen nach Danzig (Nachtrag III zu Heft II gültig vom 9. April/28. März 1883) und nach Neufahrwasser (Nachtrag IV zu Heft II gültig vom 1. August/20. Juli 1883). Aus diesen Tarifen scheidet jedoch der Artikel „Oelsamen" aus, für welchen besondere Sätze werden gebildet werden.

Der neue Tarif wird seiner Zeit publizirt werden und soll für alle erheblichen Artikel Specialtarife enthalten, wobei theils Erhöhungen theils Ermässigungen eintreten werden.

Danzig, den 29. März 1884. (874 J)
Die Direction
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der Verband-Verwaltungen.

Für den **Transport von Roheis** in Ladungen von 10 000 kg von Isny nach Butzbach ist im Westdeutschen Verbande ein vom 1. k. M. ab bis zum 1. Juli d. J. gültiger directer Ausnahme-Frachtsatz von 1,11 *M.* pro 100 kg eingeführt.

Hannover, den 26. März 1884. (875)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Südwestrussisch-Oesterreichischer Verband. Es wird hiermit verlautbart, dass vom 15. April l. J. an die beiden Relationen Cormons und Laibach einerseits, dann Brody trans. und Podwoloczyska trans. anderseits aus dem Special-Tarife für Eisen, Eisenwaaren und Maschinen nach Russland, giltig vom 1./13. December 1883, eliminirt werden.

Wien, den 28. März 1884. (876)
Die General-Direction
der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig-Bahn,
zugleich Namens der betheiligten Bahnen.

Kön. Ung. Staatseisenbahnen. Im **Ung. Eisenbahnverbande** tritt am 10. April der erste Nachtrag zu Theil II Heft I in Kraft, welcher ausser Ergänzungen der Tarifbestimmungen und Druckfehlerberichtigungen Frachtsätze für den directen Transport von Eil- und gewöhnlichen Gütern zwischen den Stationen Budapest-Josefstadt, Budapest-Oest.-Ung. Staatseisenbahngesellschaft, Budapest-Donauufer-Frachtenbahnh., Budapest-Communal-Lagerhäuser, Budapest-Franzstadt, Budapest-Hauptzollamt, Budapest-Kelenföld, Budapest-Südbahn (loco und transit), Steinbruch (Ung. Staatsbahn und Oest.-Ung. Staatseisenbahngesellschaft), Steinbruch-Mastanstalt einerseits und mehreren in den Verband neu einbezogenen Stationen der Arad-Csanáder, Budapest-Fünfkirchner, Ung. Nordostbahn, der Oest.-Ung. Staatseisenbahngesellschaft, der Grosskikinda-Grossbecskereker, Mohács-Fünfkirchner, Fünfkirchen-Bárcser und des Centralnetzes der Kgl. Ung. Staatsbahnen andererseits enthält.

Ausserdem sind im genannten Tarife Ausnahmetarife für den Transport von lebenden Thieren, als Borstenvieh, Schaafe, Ziegen und anderes Kleinvieh, dann Hornvieh als Frachtgut in ganzen Wagenladungen, für Steinkohlen, Gyps, ferner Eisenwaaren, Holz, Eisenvitriol und Holzkohle enthalten.

Exemplare dieses neuen Tarifheftes sind in unserem commerziellen Bureau käuflich.

Budapest, am 27. März 1884. (877)
Die Direction.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr und Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr. Am 1. April 1884 treten an Stelle des Böhmisch-Sächsischen Kohlentarifs via Franzensbad, Reitzenhain und Weipert vom 20. Mai 1877, beziehungsweise des Böhmisch-Norddeutschen Kohlentarifs via Franzensbad und Reitzenhain vom 1. September 1878

neue Tarife

mit namhaften Frachtermässigungen in Kraft.

Die bisherigen Frachtsätze für die in die neuen Tarife nicht wieder aufgenommenen Stationen der Lübeck-Büchener und der Parchim-Ludwigsluster Bahn, sowie Spandau (B. H. B.) bleiben noch bis 31. Mai 1884 in Geltung.

Exemplare der Tarife sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen zu haben.

Prag, am 28. März 1884. (878)
Die General-Direction der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn im Namen der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn u. K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. 14 Tage nach erfolgter Publication im Centralblatte findet unter den daselbst angeführten Bedingungen nachstehender Frachtsatz Anwendung:

Für Roheisen bei Zahlung für 10 000 kg pro Wagen von
Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach Zaditz . . . 0,68 *M.*
plus Schleppbahngebühr . . . 0,05 *M.*
(879)

Südwestrussisch-Oesterr. Eisenbahn-Verband. Aufhebung der Russischen Theiltarife. Es wird hiermit zur allgemeinen Kenntniss gebracht, dass mit dem 1./13. Mai 1884 der gesammte Russische Theiltarif des Südwestrussisch-Oesterr.-Ungar. Verbandes, d. s. alle in diesem Verbande zwischen Brody und Podwoloczyska einerseits, dann den Stationen der Russischen Südwestbahnen und deren Hinterbahnen bestehenden directen Normal-, Special- und Ausnahme-Tarife ausser Kraft treten.

Eine Ausnahme hiervon bilden;

a) der Special-Tarif 2 für Getreide pp. von den Stationen der Russischen Südwestbahnen nach Podwoloczyska und Brody, vom 25. März a. St./6. April n. St. 1883; dieser Specialtarif verliert die Bezeichnung „2" und werden aus demselben vom 1./13. Mai 1884 ab die Artikel „Oelsamen: Senf-, Canarien-, Hanf-, Sesam-, Lein-, Mohn-, Sonnenblumen-, Raps-, Rübsen-, Spörgel-, Baumwollen-Samen und Dotter" gestrichen; dagegen in denselben vom gleichen Termine ab die Artikel „Kleie, Spreu und Oelkuchen" aufgenommen.

Ausserdem wird der Frachtsatz zwischen Brody und Grajewo transit in diesem Tarife für Getreide pp. aufgehoben;

b) der Special-Tarif für Getreide pp. von den Stationen der Fastower Bahn nach Brody und Podwoloczyska, vom 3./15. November 1881,

c) der Special-Export-Tarif für Getreide pp. von den Stationen der Kursk-Kiewer Bahn nach Brody und Podwoloczyska, vom 15./27. October a./n. St. 1883,

d) der Special-Export-Tarif für Getreide pp. von den Stationen der Charkow-Nikolajewer Bahn nach Brody und Podwoloczyska, vom 1./13. December a./n. St. 1883,

e) der Special-Export-Tarif für Getreide pp. von den Stationen der Kursk-Charkow-Azower Bahn nach Brody und Podwoloczyska, vom 15./27. October a./n. St. 1883,

f) der Special-Export-Tarif für Getreide pp. von den Stationen der Moskau-Kursker Bahn nach Brody und Podwoloczyska, vom 15./27. October a./n. St. 1883,

g) der Special-Export-Tarif für Getreide pp. von den Stationen der Orel-Grjasy Bahn nach Brody und Podwoloczyska, vom 15./27. October a./n. St. 1883,

h) der Special-Export-Tarif für Getreide pp. von den Stationen der Grjasy-Zarizyner Bahn nach Brody und Podwoloczyska, vom 1./13. December a./n. St. 1883,

i) die pro 1884 eingeführten ermässigten Frachtsätze für Eisen von Podwoloczyska nach Elisabethgrad, Odessa Vauxhall und Quarantaine; für Glas und Glaswaaren nach Odessa Vauxhall; für Mineralwasser nach Odessa Vauxhall und für Schafwolle von Odessa Vauxhall und Quarantaine nach Podwoloczyska (vide Publi-

cation in No. 10 vom 2 Februar 1884 Seite 142 der Vereinszeitung),

j) der Tarif für Schafe in Wagenladungen von den Stationen der Russischen Südwestbahnen nach Podwoloczyska und Brody, vom 20. October 1881 n. St.

Diese sub a) bis j) bezeichneten Tarife bleiben über den 1./13. Mai 1884 hinaus bis auf Weiteres, bezw. sub i) bis Ende 1884 in Giltigkeit.

Ebenso bleibt der Oesterreich. Theiltarif des Südwestrussisch-Oesterreich. Verbandes vom 1. April 1884, sowie der Special-Tarif für Eisen pp. nach Brody und Podwoloczyska transit vom 1./13. December 1883 rücksichtlich der Stationen der Oesterreichischen Südbahn und der K. K. Direction für Staatseisenbahn-Betrieb in Kraft.

An Stelle der aufgehobenen Tarife für die Russischen Strecken ab Podwoloczyska und Brody werden neue Verband-Tarife nicht eingeführt, sondern es erfolgt die Abfertigung von Gütern nach oder von Russischen Stationen ab bezw. nach Brody oder Podwoloczyska auf Grund der Ueberfuhrstarife und der neuen Localtarife der Russischen Südwestbahnen vom 15./27. März a./n. St. 1884.

Wien, den 28. März 1884.

Die General-Direction der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn. (880)

IV. Personen- und Gepäckverkehr.

Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischer Personen- und Gepäckverkehr. Am 15. Mai cr. werden die directen Personenzug-Billets I.—III. Classe von Hamburg nach Gera via Uelzen-Stendal-Halle eingezogen.

Erfurt, den 25. März 1884. (881)

Königliche Eisenbahn-Direction, Namens der betheiligten Verwaltungen.

Eisenbahn-Directions-Bezirk Erfurt. Mit dem 1. April cr. gelangt zum Local-Personen-Tarif der früheren Berlin-Anhaltischen Eisenbahn vom 10. Juli 1880 der Nachtrag V zur Einführung. Derselbe enthält eine Ergänzung der zusätzlichen Bestimmungen zum Betriebs-Reglement, sowie abgeänderte bezw. im Instructionswege bereits eingeführte und neue Tarifsätze.

Näheres durch die Billet-Expeditionen.

Erfurt, den 29. März 1884. (882)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Mit dem 1. April 1884 gelangt der Nachtrag IX zum Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im directen Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks **Elberfeld** einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks **Erfurt**, der Werra-, Saal-, Weimar-Geraer- und Sächsischen Staatsbahn vom 1. September 1877 zur Einführung. Derselbe enthält u. A. neue Tarifsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Deutz und Elberfeld einerseits und Grossberingen andererseits, sowie zwischen Warburg und Weimar.

Näheres durch die Billetexpeditionen.

Erfurt, den 28. März 1884. (883)

Königliche Eisenbahn-Direction, Namens der betheiligten Verwaltungen.

V. Eisenbahn-Effectenverkehr.

Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft. In Gemässheit des § 20 des Statuts bringt der Ausschuss hiedurch zur öffentlichen Kunde, dass die für das Betriebsjahr 1883 zu zahlende Dividende auf 43,50 ℳ pro Actie festgesetzt worden ist.

Lübeck, den 27. März 1884.

Der Ausschuss der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Die von dem Ausschusse unserer Gesellschaft für das Betriebsjahr 1883 auf 43,50 ℳ pro Actie festgestellte Dividende ist vom 1. Mai d. J. ab gegen Einlieferung der betreffenden Dividendenscheine bei der Hauptkasse der Gesellschaft auf dem Bahnhofe zu Lübeck an den Wochentagen in Empfang zu nehmen. In der Zeit vom 1. bis 15. Mai d. J. kann die Einlösung der Dividendenscheine auch bei der Billetexpedition auf dem Bahnhofe zu Oldesloe, sowie bei der Berliner Handelsgesellschaft und den Herren Robert Warschauer & Co. und F. W. Krause & Co. Bankgeschäft, in Berlin, bei der Deutschen Effecten- u. Wechselbank in Frankfurt a./M. und bei der Norddeutschen Bank in Hamburg Vormittags in den üblichen Kassenstunden kostenfrei bewirkt werden.

Lübeck, den 27. März 1884.

Die Direction. (884)

Vom 1. April cr. an hat di hiesige Hauptkasse nur noch die ihr in ihrer Eigenschaft als solche und als Betriebskasse für den Betriebsamtsbezirk Frankfurt a./M. obliegenden Geschäfte wahrzunehmen. Für die Kassengeschäfte des Eisenbahn-Betriebsamts zu Nordhausen wird in Nordhausen und für die Kassengeschäfte des Eisenbahn-Betriebsamts zu Wiesbaden wird in Wiesbaden je eine Betriebskasse errichtet. Die Kassengeschäfte des diesseitigen Betriebsamts Berlin-Blankenheim gehen auf eine der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Magdeburg unterstellte vereinigte Eisenbahn-Betriebskasse für das Eisenbahn-Betriebsamt Berlin-Magdeburg und das genannte diesseitige Betriebsamt über. (885)

Frankfurt a./M., den 26. März 1884.

Königliche Eisenbahn-Direction.

VI. Submissionen.

Nordhausen-Erfurter Eisenbahn. Im Wege der öffentlichen Submission sollen verschiedene Oberbau- und Werkstattsmaterialien verkauft werden und ist dazu Termin am:

Sonnabend, den 5. April cr. Vormittags 11 Uhr

im Büreau unserer Betriebs-Direction anberaumt.

Die Bedingungen sind gegen Einsendung von 50 ₰ von letzterer zu beziehen.

Nordhausen, den 25. März 1884. (886)

Die Direction.

Die Lieferung von 4 Stück dreifach gekuppelten Normal-Güterzuglocomotiven mit Reservestücken soll verdungen werden. Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von Locomotiven“ an die unterzeichnete Werkstättenverwaltung zu Braunschweig bis zum Submissionstermine am 21. April d. J., Morgens 10 Uhr, einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen können bei uns eingesehen werden und sind nebst Offerten-Formular auf frankirte Anträge gegen Einsendung von drei Mark zu erhalten. (887 J)

Braunschweig, den 28. März 1884.

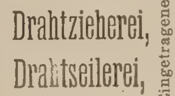
Die Eisenbahn-Werkstätten-Verwaltung.

VII. Verkauf von Altmaterialien.

Oberhessische Eisenbahnen. Aus Anlass der Beschaffung leichterer Betriebsmittel beabsichtigen wir 2 gekuppelte für Personen- und gemischte Züge sehr geeignete Locomotiven mit 1,54 m Triebraddurchmesser nebst Tendern, ferner 3 combinirte Personenwagen I. und II. Classe mit je 2 Achsen, ohne Bremse, zu verkaufen und ersuchen um Abgabe von Offerten. Locomotiven und Wagen stehen in unserem Bahnhof Giessen zur Besichtigung bereit, auch ertheilt unser Maschinenmeister jede wünschenswerthe Auskunft.

Giessen, den 19. März 1884.

Grossherzogliche Direction. (888)







Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. iur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 28. **Zeitung des Vereins** 1884.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.
Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.
Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 5. April 1884.

Dieser Nummer liegt das Inhalts-Verzeichniss pro I. Quartal 1884 bei.

Der Entwurf eines Gesetzes,

betreffend den weiteren Erwerb von Eisenbahnen für den Staat und dessen Begründung.

Dem Abgeordnetenhause ist der Entwurf eines Gesetzes, betreffend den weiteren Erwerb von Eisenbahnen für den Staat, zugegangen. Die beiden ersten Paragraphen des Entwurfs lauten:

§ 1. Die Staatsregierung wird unter Genehmigung der beigedruckten Verträge, nämlich:

1. der das Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmen und die dem Hamburgischen Staate gehörigen Eisenbahnen betreffenden Verträge, nämlich: a) des Vertrages vom 29. März 1884, betreffend den Uebergang des Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmens auf den Staat, b) des Vertrages vom 19. December 1883, betreffend den Uebergang der dem Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin an dem Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmen zustehenden finanziellen Betheiligung auf den Preussischen Staat, c) des Vertrages vom 19. December 1883, betreffend den Uebergang der Hamburgischen Eisenbahnen auf den Preussischen Staat,

2. des Vertrages vom 30. November 1883, betreffend den Uebergang der Bremischen Eisenbahnen auf den Preussischen Staat,

3. des Vertrages vom 18./27. December 1883, betreffend den Uebergang des Tilsit-Insterburger Eisenbahnunternehmens auf den Staat,

4. des Vertrages vom 6./12. März 1884, betreffend den Uebergang des Oels-Gnesener Eisenbahnunternehmens auf den Staat,

zur Verwaltung und zum Betriebe

1. der Berlin-Hamburger Eisenbahn und
2. der Oels-Gnesener Eisenbahn,

zur käuflichen Uebernahme

3. der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn,
4. der Tilsit-Insterburger Eisenbahn,

sowie

5. zum Erwerbe der an der Uelzen-Langwedeler, der Wunstorf-Bremer und der Bremen-Geestebahn der Freien Hansestadt Bremen zustehenden Eigenthums- beziehungsweise Miteigenthumsrechte

nach Massgabe der bezüglichen Vertragsbestimmungen ermächtigt.

§ 2. Die Staatsregierung wird ermächtigt,

1. nach Massgabe der im § 1 sub 1 a, 3 und 4 gedachten Verträge den Umtausch von

a) 15 000 000 *M.* Stammactien der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen der 4 pCt. consolidirten Anleihe zum Betrage von . . . . 61 875 000 *M.*

b) 4 600 200 *M.* Stammactien der Tilsit-Insterburger Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von . . . . 1 150 050 „

c) 4 666 800 *M.* Stamm-Prioritätsactien der Tilsit-Insterburger Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von . . . . 4 666 800 „

d) 4 280 100 *M.* Stammactien der Oels-Gnesener Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von . . . . 1 070 025 „

e) 13 950 000 *M.* Prioritäts-Stammactien der Oels-Gnesener Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von . . . . 10 462 500 „

herbeizuführen und zu diesem Zweck, sowie

f) nach Massgabe des im § 1 sub 1 b gedachten Vertrages Staatsschuldverschreibungen zum Betrage von . . . . 4 000 000 „

mithin Staatsschuldverschreibungen der 4 pCt. consolidirten Anleihe zu dem Gesammtbetrage von . . 83 224 375 *M.*

auszugeben;

2. für die Umgestaltung der Bahnhofsanlagen in Bremen die Summe von . . . . 9 500 000 „

3. zur Betheiligung des Staates an dem Unternehmen einer Eisenbahn von Perleberg über Pritzwalk nach Wittstock durch Uebernahme von Actien die Summe von . . . . 360 000 „

aufzuwenden und zur Deckung der Beträge ad 2 und 3, sowie

4. zur Zahlung der Capitalabfindungen, welche

a) nach Massgabe des im § 1 sub 1 c gedachten Vertrages an den Hamburgischen Staat mit . . . . 14 100 000 „

b) nach Massgabe des im § 1 sub 2 gedachten Vertrages an den Bremischen Staat mit . . . . 36 000 000 *M.*
zu gewähren sind, erforderlichen Mittel, ad 2 bis 4 im Gesammtbetrage von . . . . 59 960 000 *M.* Staatsschuldverschreibungen zu verausgaben.

I. Erwerb der Berlin-Hamburger Eisenbahn und der dem Hamburgischen Staat gehörigen Bahnen.

Die Berlin-Hamburger Eisenbahn ist unter den grossen von Berlin ausgehenden Bahnen die letzte, aber nicht unwichtigste, welche bisher noch im Privatbesitz geblieben ist. Ueber die Nothwendigkeit, auch dieses wichtige Unternehmen in das Staatseisenbahnsystem einzufügen, konnte, nachdem die Durchführung des letzteren beschlossen war, ein Zweifel nicht bestehen. Die besonderen Schwierigkeiten, welche sich bei einem Erwerb dieser Bahn für den Preussischen Staat ebenso aus den staatsrechtlichen Verhältnissen der zu einem Viertel ihrer Länge ausserhalb Preussen belegenen Bahn und aus ihrer engen Verbindung mit den im Hamburgischen Staatseigenthum stehenden Eisenbahnen, wie aus der ungewöhnlich günstigen finanziellen Lage und der inneren Verfassung der Gesellschaft für eine die verschiedenen betheiligten Interessen allseitig befriedigende Regelung ergeben mussten, haben in den vorliegenden, mit den betheiligten Staaten sowie mit der Gesellschaft abgeschlossenen Verträgen eine günstige Lösung gefunden. Durch dieselben geht das Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmen sowie die im Eigenthum des Hamburgischen Staates befindliche, das Schlussstück der Bahnverbindung mit Hamburg bildende Bahn von Bergedorf nach Hamburg in den Betrieb und die ausschliessliche Nutzung bezw. in das Eigenthum des Preussischen Staates über, welcher letztere auch die Pacht der dem Hamburgischen Staat gehörigen Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn, sowie den Rangirbetrieb der dortigen Quaigleise an Stelle der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft mit geringen, beiden Theilen genehmen Modificationen fortsetzen wird.

Die staatsrechtlichen Beziehungen zu den Staaten von Mecklenburg-Schwerin und Hamburg haben zugleich in den hierüber besonders abgeschlossenen Staatsverträgen, welche der Denkschrift beigefügt sind, eine den Interessen der Staatseisenbahnverwaltung entsprechende Regelung erfahren.

Die Berlin-Hamburger Stammbahn — seit dem Jahre 1846 im Betriebe — verbindet auf dem günstigsten Wege die Reichshauptstadt Berlin mit Hamburg, dem ersten Seehandelsplatz des Reichs und des Continents, sowie mit den Preussischen Landestheilen an der unteren Elbe und der Eider. Durch die politische und commercielle Bedeutung und die stetig fortschreitende wirthschaftliche Entwickelung der beiden grossen Haupt- und Handelsstädte, welche der Bahn den Namen gegeben, ist der letzteren eine feste Grundlage für ihr eigenes Gedeihen und eine hervorragende Theilnahme an dem grossen, insbesondere auch an dem internationalen Handelsverkehr dauernd gesichert. Zugleich nimmt dieselbe an dem directen Verkehr der Elbhäfen und der rechtselbischen Bezirke mit dem Deutschen Binnenlande, insbesondere mit den gewerbreichen Provinzen Schlesien und Sachsen, sowie dem Königreich Sachsen, und an dem Transitverkehr mit Oesterreich-Ungarn regen Antheil. Der Localverkehr, welcher etwa 70 Procent der Einnahmen aus dem Gesammtpersonenverkehr und 30 Procent der Einnahmen aus dem Güterverkehr aufbringt, findet in den gut angebauten landwirthschaftlichen Districten des Havellandes, der Priegnitz, des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin und des Herzogthums Lauenburg eine gesunde Stütze.

Von geringerem Werthe hat sich die in den Jahren 1873 und 1874 dem Verkehr übergebene Zweigbahn von Wittenberge über Lüneburg nach Buchholz erwiesen. Die an den Ausbau dieser Linie geknüpfte Hoffnung auf eine gewinnbringende Betheiligung an dem Verkehr mit den Weserhäfen ist in Folge des Ausbaues der kürzeren directen Linie über Uelzen grossentheils unerfüllt geblieben. Immerhin ist auch dieser Zweiglinie mit dem wichtigen Elbübergang bei Dömitz und dem Anschluss an die grossen, vom Rhein und von Hannover nach Hamburg führenden Staatsbahnlinien eine Bedeutung für die mit der Durchführung des Staatseisenbahnsystems verfolgten Interessen des Landes beizumessen.

Die ungewöhnlich günstige Finanzlage, in welcher sich das Unternehmen befindet, hat in einer besondern Denkschrift, auf welche hier im Einzelnen verwiesen werden darf, eine eingehende Darstellung gefunden.

Durch umfangreiche Meliorationen, welche, wie die Herstellung des grössten Theils des zweiten Gleises der Stammbahn, im Laufe der Jahre aus den Erträgnissen des Betriebes ausgeführt worden sind, ist es erreicht, dass das dividenden- und zinsberechtigte Anlagecapital einen so niedrigen Stand behauptet hat, wie bei keiner anderen Bahn von gleicher Frequenz und Bedeutung. Das jetzt noch validirende Actien- und Prioritätencapital beläuft sich auf weniger als 150 000 *M.* pro Kilometer (147 651 *M.*), während das Anlagecapital aller Deutschen Bahnen sich durchschnittlich (Ende 1881/82) auf 263 972 *M.* stellt. Nachdem schon seit mehr als zehn Jahren die Stammactien Lit. B mit 9 000 000 *M.* vollständig amortisirt sind, nehmen nur noch 15 000 000 *M.* Stammactien (Lit. A) an der Dividende Theil, während die Prioritätenschuld, von welcher ebenfalls schon der ansehnliche Betrag von rund 5 200 000 *M.* getilgt ist, noch 48 800 000 *M.* 4 und 4½procentiger Obligationen umfasst. Aus einer so vortheilhaften Finanzlage im Verein mit der guten technischen Ausrüstung der Bahn, namentlich aber auch aus dem ungewöhnlich niedrigen Betrage des Actiencapitals im Verhältniss zu dem Gesammtanlagecapital erklärt es sich, dass, nachdem im Jahre 1880 der Reservefonds mit 7 800 000 *M.* den statutenmässigen Maximalstand erreicht hatte, und die jährlichen Rücklagen aus dem Betriebsfonds sich im Wesentlichen auf die Ergänzung der wirklich stattgehabten Aufwendungen beschränken durften, in den letzten Jahren so glänzende Dividenden vertheilt werden konnten, wie niemals zuvor und wie sie in der Geschichte der Deutschen Eisenbahnen nur selten verzeichnet sind. Von 14¼ pCt. im Jahre 1880 ist die Dividende auf 17⅓ pCt. im Jahre 1881 und auf 19⅓ pCt. in 1882 gestiegen und verspricht auch für das letztverflossene Jahr (1883) sich in etwa gleicher Höhe zu halten.

Diese Resultate sind erreicht worden, obgleich, wie ein Blick auf die Karte lehrt, die Berlin-Hamburger Eisenbahn auf ihrer ganzen Länge von Berlin nach Hamburg und bezüglich des Verkehrs aus der Provinz Sachsen etc. auf der Theilstrecke von Wittenberge nach Hamburg der Concurrenz der Staatsbahnen unterworfen ist, welchen für den Verkehr zwischen Berlin und Hamburg eine nur wenig (11,83 km oder etwa 4 pCt.) längere und für den Verkehr zwischen Magdeburg und Hamburg eine um 16,85 km (6,6 pCt.) kürzere, in beiden Verkehrsrelationen durchaus leistungsfähige Staatsbahnroute zu Gebote steht. Wenngleich sich die Staatseisenbahnen in der Aufnahme der Concurrenz gegen die Berlin-Hamburger Bahn bisher in ungleich mässigeren Schranken gehalten haben, als Seitens der Privatbahn im Verein mit der früheren Privatverwaltung der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn den Staatsbahnen gegenüber beachtet worden sind, und namentlich die Concurrenz auf Umwegen von mehr als 20 pCt. im Allgemeinen überall vermieden ist, während die Concurrenz Seitens der genannten Privatbahnen gegen die Staatsbahnen auf Umwegen von nahezu 40 pCt. aufgenommen war, und obwohl directe Tarife sowohl von Berlin und darüber hinaus wie von Magdeburg und weiter nach Hamburg auf der Privatbahnroute in Geltung belassen sind, um dem an dem Berlin-Hamburger Bahnhof in Hamburg interessirten Publikum die Möglichkeit der Aufgabe und der Abnahme der Güter daselbst zu den bisherigen Sätzen zu belassen, so hat sich doch der vermehrte Einfluss der Staatsbahnen in den bisherigen Betriebsergebnissen naturgemäss geltend machen müssen.

In der Denkschrift ist jedoch näher nachgewiesen, wie selbst unter der ungünstigen Annahme, dass die Einnahmen aus dem Güterverkehr, welche 1877 nahezu 13 000 000 *M.* und 1882 noch 10 773 879 *M.* betragen haben, unter der Concurrenz der Staatsbahnen und der Wasserstrassen bis auf 9 500 000 *M.* zurückgehen sollten, auch für die Zukunft — bei ausgiebiger Dotirung des Reservefonds noch über die statutenmässige Verpflichtung hinaus — immer noch auf eine Rente von 17,6 pCt. zu rechnen ist. Dem gegenüber beträgt die mit der Gesellschaft vereinbarte Abfindungsrente der Stammactien nur 16,5 pCt. mit einer Zuzahlung von 60 *M.* für jede Actie — oder im Ganzen 16,9 pCt. Der Gesammtkaufpreis stellt sich (einschliesslich des Nennwerthes der noch validirenden Prioritätsobligationen) auf 112 522 500 *M.* oder pro Kilometer auf 260 433 *M.*; derselbe bleibt somit hinter dem durchschnittlichen Anlagecapital der Deutschen Eisenbahnen (263 972 *M.* pro Kilometer) noch um rund 3 500 *M.* und hinter demjenigen der Preussischen Staatsbahnen (Ende 1881/82 — 289 537 *M.* pro Kilometer) um nahezu 30 000 *M.* zurück. Während den Actionären der Gesellschaft in den vereinbarten Abfindungsbeträgen ein angemessenes und von ihnen für annehmbar befundenes Aequivalent für die Aufgabe ihrer Rechte gewahrt wird, kann daher auch vom Standpunkte des Staates der gebotene Kaufpreis nicht nur als ein dem Werth des Kaufobjects entsprechender, sondern, wenn die eminente Bedeutung des Unternehmens für den Staat und für die vollständige Durchführung der Staatseisenbahnpolitik in Anschlag gebracht wird, als ein recht günstiger bezeichnet werden.

Die Staatsregierung trug daher kein Bedenken, ihr früheres Angebot einer jährlichen Rente von 14½ pCt. nebst einer festen Zuzahlung von 60 *M.* pro Actie auf 16½ pCt. mit der gleichen Zuzahlung zu erhöhen, nachdem das erstere von der Gesellschaft in der gestellten Frist nicht angenommen, vielmehr zunächst — um die formelle Möglichkeit für die gänzliche, auch eigenthümliche Ueberlassung des Unternehmens an den Staat zu schaffen eine Statutenänderung für erforderlich erachtet war, und die mit den Gesellschaftsvorständen sodann geführten commissarischen Verhandlungen sowie im Anschluss hieran eine wiederholte ein-

gehende Prüfung der finanziellen und wirthschaftlichen Verhältnisse des Unternehmens die Zulässigkeit und — wenn anders man auf gütlichem Wege zum Ziele gelangen wollte — die Nothwendigkeit der Erhöhung des ersten Angebots ergeben hatten. Für einen geringeren, als den jetzt bewilligten, dem Werth des Unternehmens entsprechenden Preis war, wie aus den diesbezüglichen Verhandlungen deutlich hervorging, von der statutenmässig erforderlichen Mehrheit der Actionäre die freihändige Ueberlassung des Unternehmens nicht zu erwarten. Auch liess sich nicht verkennen, dass der zur Zeit des ersten Angebots im Juni 1883 notirte Börsencours (357,75), welcher bei der Bemessung der damals angebotenen Abfindung nicht gänzlich unbeachtet bleiben konnte, dem wirklichen Werth des Unternehmens durchaus nicht entsprach, und dass überhaupt bei einem Unternehmen, wie das vorliegende, dessen Actien sich überwiegend im langjährigen Besitz alter, zum Theil schon bei der Gründung des Unternehmens betheiligter Actionäre befinden und nur in untergeordnetem Masse einen Gegenstand des Börsenhandels bilden, dem jeweiligen Börsencours eine massgebende Bedeutung für die Bewerthung nicht beigemessen werden kann.

Für die Actionäre der Gesellschaft ist ungeachtet der hohen Dividenden der letzten Jahre und der finanziell günstigen Lage des Unternehmens das staatsseitige Angebot ein durchaus annehmbares. Im Verhältniss zu dem Gesammtanlagecapital ist bei keinem Eisenbahnactienunternehmen der Betrag des Anlagecapitals ein so geringer, wie bei der Berlin-Hamburger Eisenbahn. Jeder Einnahmeausfall trifft daher die Actionäre viel schwerer, als bei anderen Unternehmen. Ein Nettoausfall von 150 000 *M.* bedingt bereits einen Rückgang der Dividende um 1 pCt., sowie einen entsprechenden Coursrückgang der Actien. Je unsicherer und schwankender aber die Dividende und der Börsencours der Actien erscheint, um so werthvoller ist das Angebot einer festen Rente bezw. des Umtausches der Actien gegen Staatsschuldverschreibungen.

In Folge der von der Gesellschaft beschlossenen und inzwischen in Kraft getretenen Statutenänderung, nach welcher die Auflösung der Gesellschaft nicht nur in den besonderen, in § 61 der Statuten aufgeführten und hier nicht zutreffenden Ausnahmefällen, sondern jederzeit mit drei Viertheilen der in der entscheidenden Generalversammlung vertretenen Stimmen von der Gesellschaft beschlossen werden kann, ist es möglich geworden, den Ueberlassungsvertrag nicht nur — wie bei dem früheren Angebot — auf den Uebergang der Verwaltung und des Betriebes, sondern zugleich auf den Eigenthumserwerb des Unternehmens für den Staat zu richten.

Angesichts der unabweislichen Nothwendigkeit des Erwerbs der Berlin-Hamburger Eisenbahn für den Staat einerseits, andererseits aber der Möglichkeit, dass es bei den obwaltenden Schwierigkeiten nicht gelingen möchte, jenes Ziel auf gütlichem Wege zu erreichen, musste die Anwendung des nach § 42 des Gesetzes vom 3. November 1838 dem Staate zustehenden gesetzlichen Ankaufsrechts in ernste Erwägung kommen. Bei den commissarischen Verhandlungen mit den betheiligten Regierungen von Mecklenburg-Schwerin und Hamburg wurde daher in Beachtung der bezüglichen Bestimmung des Staatsvertrages vom 8. November 1841 (Art. 14) auch diese Eventualität ins Auge gefasst und demnächst nach dem Abschluss jener Verhandlungen durch Erlass vom 26. December 1883 der Gesellschaft für alle Fälle die in § 42 Nr. 3 cit. vorgeschriebene Ankündigung der auf Uebernahme der Berlin-Hamburger Eisenbahn gerichteten Absicht zugestellt, derzufolge (unter Wahrung der im Gesetz vorgeschriebenen einjährigen Frist) die Uebergabe des Unternehmens an den Staat eventuell zum 1. Januar 1885 erfolgen sollte. Die Durchführung dieses Zwangsankaufes würde indessen, wie man sich nicht verhehlen konnte, auf mannigfache und erhebliche Schwierigkeiten gestossen und voraussichtlich nicht ohne einen zeitraubenden Process möglich gewesen sein.

Die — bisher noch ohne praktische Anwendung gebliebenen — Vorschriften des Gesetzes vom 3. November 1838 über den Zwangsankauf lassen in manchen wichtigen Punkten, insbesondere auch bezüglich der Berechnung der zu gewährenden Abfindung, verschiedener Auslegung Raum. Da überdies nach § 42 No. 4 Lit. d cit. bis zur Auseinandersetzung mit der Gesellschaft und bis zur Einlösung der Actien und Uebernahme der Schulden die Gesellschaft im Besitz und in der Benutzung des Unternehmens bleiben soll, so hätte die Uebernahme der Bahn auf den Staat durch einen Process seitens der Gesellschaft noch auf Jahre hinaus vereitelt und inzwischen der Werth des Unternehmens für den Staat leicht in bedenklicher Weise geschmälert werden können. Hierzu kommt, dass die Zustimmung der Hamburger Bürgerschaft zu den vereinbarten Verträgen erst nach der Ankündigung des zweiten Angebots ertheilt ist und dass es nicht ausser allem Zweifel stand, ob diese Zustimmung auch für den Fall einer für die Gesellschaft nicht annehmbaren Offerte und eines demzufolge erforderlichen Zwangsankaufs erfolgt sein würde, so dass event. mit Rücksicht auf die Bestimmungen des Staatsvertrages vom 8. November 1841 die Durchführung des Zwangsankaufs auch aus diesem Grunde nicht ohne fernere Weiterungen angängig gewesen sein würde. Solchen Eventualitäten gegenüber konnte der verhältnissmässig geringe Minderbetrag, welcher im günstigsten Falle an jährlicher Rente im Wege des Zwangsankaufs zu zahlen gewesen wäre und welcher sich — bei der geringen Höhe des Stammactiencapitals — auf etwa 300 000 *M.* berechnet, nicht entscheidend ins Gewicht fallen. Vielmehr musste, und zwar nicht nur aus wichtigen eisenbahnpolitischen Gründen, sondern auch im finanziellen Interesse des Staates, der baldige gütliche Erwerb den Vorzug verdienen. Nach den jetzt getroffenen Vereinbarungen tritt der Staat alsbald in den Besitz und schon vom 1. Januar 1884 ab in den Genuss des Unternehmens gegen eine angemessene und, wie oben gezeigt und in der Denkschrift im Einzelnen nachgewiesen, auch vom Standpunkt des Staates als durchaus günstig zu bezeichnende Abfindung ein, während für das noch nicht vollständig abgerechnete Jahr 1883, dessen Nutzung der Gesellschaft verblieben ist, jede von den bisherigen Grundsätzen abweichende Dotirung der Dividende vertragsmässig ausgeschlossen ist.

Mit der Uebernahme des Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmens wird der Staat zugleich in die zwischen der Gesellschaft und dem Hamburgischen Staat über den Pachtbetrieb des Hamburgischen Theils der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn (deren in Preussen belegener Theil bereits mit der Altona-Kieler Eisenbahn auf den Staat übergegangen ist) sowie über den Rangirbetrieb auf den Hamburgischen Quaigleisen abgeschlossenen Verträge mit geringen, beiderseits als zweckmässig anerkannten Aenderungen eintreten.

Dagegen wird nach Art. 1 des vorbezeichneten Vertrages die dem Hamburgischen Staate gleichfalls gehörige

Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn

gegen Zahlung eines Kaufpreises von 14 000 000 *M.* und Uebernahme der 4 pCt. Prioritätsanleihe dieser Bahn von Preussen eigenthümlich erworben. Diese 14,39 km lange Eisenbahn bildet die Fortsetzung und das Schlussstück der bis Bergedorf im Eigenthum der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft befindlichen Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Hamburg. Von einer besonderen Gesellschaft erbaut und später durch den Erwerb der Actien in das Eigenthum des Staates Hamburg übernommen, befindet sich dieselbe bereits seit Eröffnung der Berlin-Bergedorfer Eisenbahn auf Grund des — von der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft nur mit Zustimmung des Hamburgischen Staates kündbaren Pachtvertrages vom 18. Juni 1845 in Betrieb dieser Gesellschaft. Bei dem innigen und nahezu untrennbaren Zusammenhang beider Bahnen und der Unentbehrlichkeit jenes Schlussstückes mit dem wichtigen Bahnhof Hamburg für die aus dem Eigenthum der Gesellschaft zu übernehmenden Strecken war der Ankauf der Hamburg-Bergedorfer Bahn für den Staat einer Fortsetzung des Pachtverhältnisses entschieden vorzuziehen. Der Kaufpreis entspricht dem fünfundzwanzigfachen Betrage derjenigen Rente, auf welche der Hamburgische Staat nach dem — für den anderen Theil unkündbaren — Pachtvertrage unter den gleichen Erwägungen, wie sie für die Bewerthung der Berlin-Hamburger Eisenbahn massgebend gewesen sind, bei Fortsetzung des Pachtverhältnisses mit Grund hätte rechnen können. Die Angemessenheit dieses Preises ist in einer Denkschrift im Einzelnen näher nachgewiesen.

Ausserdem sind den betheiligten Staaten von Mecklenburg-Schwerin und Hamburg für die Ablösung ihrer Betheiligung an den hier in Rede stehenden Bahnen, insbesondere auch für die Ablösung der Eisenbahnabgabe (und zwar bei Hamburg auch bezüglich der Köln-Mindener [Venlo-Hamburger] Eisenbahn), sowie für die in den abgeschlossenen Staatsverträgen stipulirte Befreiung des Preussischen Staates von Staats- und Communalsteuern einmalige Abfindungen von 4 000 000 *M.* bezw. von 100 000 Mark zu gewähren, deren Angemessenheit gleichfalls in einer Denkschrift genauer begründet ist. Zugleich sind, wie schon im Eingang bemerkt, in den der Denkschrift angeschlossenen Staatsverträgen die staatsrechtlichen Verhältnisse mit den betheiligten Staaten im Allgemeinen in der mit anderen Staaten in ähnlichen Fällen vereinbarten Weise sachgemäss geregelt. — Beide Staaten haben sich bereit erklärt, die abgeschlossenen Verträge zu ratificiren. (Fortsetzung folgt.)

Aus dem Deutschen Reich.

Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Verpflichtung der Privateisenbahnen zur Herstellung von Anlagen im Interesse der Landesvertheidigung.

Seit langer Zeit zum ersten Male wird der Reichstag mit Eisenbahngesetzgebung befasst werden. Dem Bundesrathe ist der Entwurf eines Gesetzes über die Verpflichtung der Privateisenbahnen zur Herstellung von Anlagen im Interesse der Landesvertheidigung zugegangen; derselbe lautet:

§ 1. Jede Privateisenbahn ist verpflichtet, diejenigen Aenderungen und Erweiterungen ihrer für den öffentlichen Verkehr bestimmten Anlagen vorzunehmen, welche im Interesse der Landesvertheidigung erfordert werden. Das gilt insbesondere für die

Vermehrung der Gleise auf Bahnhöfen und auf der freien Strecke, für die Anlage von Rampen, Wasserstationen und Verbindungsgleisen zwischen verschiedenen Bahnstrecken.

Die Umwandlung einer schmalspurigen Eisenbahn in eine normalspurige kann auf Grund dieses Gesetzes nicht gefordert werden.

§ 2. Ueber die Anforderungen im Interesse der Landesvertheidigung entscheidet der Kaiser.

§ 3. Die Ausführung der auf Grund des § 1 Abs. 1 erforderten Anlagen erfolgt in Gemässheit eines nach Benehmen mit der betheiligten Landesregierung von dem Reichs-Eisenbahnamt festgesetzten Projects nach Anordnung und unter Aufsicht dieser Behörde. Zur Ausführung der Anlagen steht der Eisenbahn das Recht der Enteignung zu. Das Verfahren bei der Enteignung richtet sich nach den Landesgesetzen. Die Eisenbahn hat die Anlagen jederzeit in einem die nöthige Sicherheit gewährenden Zustande zu erhalten. Eine Beseitigung oder Umgestaltung der Anlagen ist nur mit Genehmigung des Reichs-Eisenbahnamts zulässig.

Die zwangsweise Durchführung der auf Grund dieses Paragraphen ergehenden Anordnungen des Reichs-Eisenbahnamts erfolgt in Gemässheit der Vorschriften im § 5 Nr. 1 Gesetz vom 27. Juni 1873.

§ 4. Die zur Ausführung der in § 3 bezeichneten Anlagen erforderlichen Geldmittel sind der Eisenbahn, vorbehaltlich der zinsfreien Erstattung aus dem Reinertrag des Unternehmens, vom Reich zu gewähren.

§ 5. Bis zum Ablauf des auf die Fertigstellung der Anlagen folgenden zweiten Rechnungsjahres ist die Eisenbahn zu einer Erstattung von Herstellungskosten nicht verpflichtet, dagegen berechtigt, vom Reich die Gewährung der laufenden und der aussergewöhnlichen Unterhaltungskosten der Anlagen zu verlangen.

Das Gleiche gilt für jedes weitere Rechnungsjahr, in welchem der Reinertrag des Unternehmens

entweder

1. den Durchschnitt des Reinertrages nicht übersteigt, welcher in den Rechnungsjahren vor Beginn der Ausführung der Anlagen oder, falls die Zahl dieser Jahre mehr als fünf beträgt, in den letzten fünf Rechnungsjahren vor dem bezeichneten Zeitpunkt erzielt worden ist, oder

2. nicht mehr als 4 pCt. des am Gewinn betheiligten Anlagecapitals ergiebt.

§ 6. Mit Ablauf des fünften Rechnungsjahres nach Fertigstellung der Anlagen ermässigt sich, soweit nicht bis dahin die Voraussetzungen für die Erstattung der Herstellungskosten eingetreten sind, der zu erstattende Betrag dieser Kosten um 5 pCt. der ursprünglichen Summe. In gleicher Weise findet für jedes weiter folgende Rechnungsjahr eine fernere Herabminderung um 3 pCt. der ursprünglichen Summe statt.

§ 7. Mit dem Aufhören der Verbindlichkeit der Eisenbahn zur Erstattung von Herstellungskosten erlischt endgültig die Verpflichtung des Reichs, zu den Unterhaltungskosten beizutragen.

§ 8. Die in den §§ 4 und 5 vorgeschriebenen Verpflichtungen des Reiches entstehen insoweit nicht, als die Eisenbahn zur Herstellung gleicher Anlagen auf Grund der Concession, oder des Staates, oder aus einem sonstigen Grunde angehalten werden könnte.

In Streitfällen entscheidet der Bundesrath.

§ 9. Die Ansprüche der Eisenbahn auf Gewährung von Herstellungs- und Unterhaltungskosten, sowie die Ansprüche des Reichs auf Erstattung werden durch Beschluss des Reichs-Eisenbahnamts festgestellt.

§ 10. Gegen den Beschluss des Reichs-Eisenbahnamts steht der Eisenbahn die Berufung auf den Rechtsweg zu.

Im Eingang der Begründung heisst es: Der vorliegende Gesetzentwurf bezweckt, dem Reiche die Mittel zu gewähren, um auch gegen den Willen der Verfügungsberechtigten den im Interesse der Landesvertheidigung etwa nothwendigen Ausbau von Privateisenbahnen unverweilt zu bewirken.

Eine Herstellung der Anlagen durch Organe des Reiches wird schon wegen der damit unvermeidlich verknüpften störenden Eingriffe in den Betrieb der Bahn und wegen der Schwierigkeit einer angemessenen Regelung der Eigenthumsverhältnisse als ausgeschlossen zu betrachten sein. Demgemäss legt der Entwurf den Privateisenbahnen die Verpflichtung auf, die erforderlichen Aenderungen und Erweiterungen ihrer Anlagen selbst vorzunehmen.

Zu § 2 sagen die Motive: Die Entscheidung darüber, ob und inwieweit im einzelnen Falle das Interesse der Landesvertheidigung die Aenderung oder Erweiterung der Anlagen einer Privateisenbahn erfordert, kann, da es sich einerseits um rein militärische Fragen, andererseits aber um einen durch das öffentliche Interesse gebotenen, unter Umständen erheblichen Eingriff in Privatrechte handelt, allein dem Kaiser zustehen.

Der Entwurf betrifft ausdrücklich nur die Privateisenbahnen; ganz dasselbe Bedürfniss kann aber auch bei Staatseisenbahnen eintreten. Sollen diese nicht gehalten sein, die nöthigen Anlagen im Interesse der Landesvertheidigung herzustellen? Oder wird erwartet, dass sie dieses in allen Fällen freiwillig, und ohne Ansprüche an das Reich zu erheben, thun?

Dies erscheint als eine Lücke im Gesetze, die bei der weiteren gesetzgeberischen Behandlung vielleicht noch ausgefüllt wird.

Unter Umständen kann übrigens die Ausübung der Befugniss des Reiches den betroffenen Privateisenbahnen sehr drückend werden, denn es ist sehr wohl möglich, dass eine im Interesse der Landesvertheidigung gemachte Anlage nicht allein die Zinsen des Anlagecapitals und die Unterhaltungskosten nicht deckt, sondern auch die Betriebskosten nicht aufbringt, so dass der Betrieb die für den Privatverkehr vorhandenen Anlagen schädigt. Hierfür wird aber Ersatz nicht gewährt.

Einen grossen allgemeinen Einfluss auf das Eisenbahnwesen kann heute ein auf die Privateisenbahnen beschränktes Gesetz nicht üben, einige Grenzbahnen können dadurch allerdings in ihren Interessen sehr berührt werden.

Vorberathung des Unfallversicherungs-Gesetzes.

Die für die Vorberathung der Unfallversicherung eingesetzte Reichstagscommission hat sich auch mit der Frage der Aufnahme des Personals der Transportgewerbe, namentlich der Eisenbahn und der Post, in die Unfallversicherung beschäftigt. Darauf gerichtete Anträge waren sowohl von der Deutsch-Freisinnigen als auch von der nationalliberalen Partei gestellt.

Für den Antrag wurde die grosse Gefährlichkeit der Transportgewerbe, insbesondere auch der Post und Eisenbahn, angeführt und für letztere namentlich noch geltend gemacht, dass bei der Ausschliessung derselben ganz unhaltbare Zustände entstehen würden, weil dann das Personal derselben Verwaltung, ja dieselben Personen je nach ihrer augenblicklichen Beschäftigung ganz verschiedenen gesetzlichen Bestimmungen bezüglich der Entschädigung für Unfälle unterliegen würden: nämlich dem § 1 des Haftpflichtgesetzes — für die Unfälle im eigentlichen Betriebe —, dem neuen Gesetze — für den Werkstättenbetrieb —, dem allgemeinen Rechte für alle übrigen Dienstzweige, namentlich Bahnhofsdienst, soweit die in demselben vorkommenden Unfälle nicht unter § 1 des Haftpflichtgesetzes gehören und Güterbodendienst.

Seitens der Regierung wurde aber jede Ausdehnung des Gesetzes für höchst bedenklich erklärt und dies führte zur Ablehnung des Antrages Seitens der den übrigen Parteien angehörigen Commissionsmitglieder und damit zu dessen Verwerfung mit geringer Mehrheit.

Eisenbahn-Vorarbeiten für Hannover - Walsrode - Soldau.

Die Königliche Eisenbahndirection zu Hannover ist im Anschluss an die bereits angeordneten generellen Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Hannover über Walsrode nach Soldau auch mit der Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Linie von Walsrode über Visselhövede nach Rotenburg beauftragt worden.

Güterbahn in Königsberg.

Am 9. April findet eine Generalversammlung der Corporation der Königsberger Kaufmannschaft statt, in welcher über den Bau und Betrieb einer Güterbahn auf der Speicherinsel für Rechnung der Kaufmannschaft und event. Aufnahme einer Anleihe für diesen Zweck Beschluss gefasst werden soll.

Erfurt-Ritschenhausen.

Am letzten Sonnabend Nachmittag 4 Uhr ist der grosse Brandleite-Tunnel, welcher bekanntlich unter dem Thüringer Wald wegführt, durch Einfügen des Schlusssteines vollendet worden.

Nordhausen-Erfurter Eisenbahn.

Der „Reichs-Anzeiger" publicirt nunmehr den Statuten-Nachtrag, wie solcher durch die Beschlüsse der Generalversammlung vom 2. Februar cr. bedingt worden ist. Dieselben gipfeln bekanntlich in dem Vertrage mit der Firma Jacob Landau betreffs Erwerbung der nachzugsberechtigten Stammprioritäts-Dividendenscheine und Uebertragung des Nachbezugsrechts auf die Inhaber der Stammactien.

Halle-Gubener Eisenbahn.

Nachdem in den letzten Tagen zwischen Commissarien der Regierung und Vertretern der Bahn Verhandlungen stattgefunden haben, um einzelne Differenzpunkte zu beseitigen, welche sich dem von der Regierung vorgelegten Verstaatlichungsvertrag gegenüber ergeben haben und nachdem hierbei fast durchweg eine vollständige Einigung erzielt worden ist, wird, wie die „Nat.-Ztg." berichtet, nunmehr am 21. d. M. eine Sitzung des Verwaltungsrathes stattfinden, in welcher der Termin für die einzuberufende Generalversammlung festgestellt werden soll. Der Verwaltungsrath in seiner Majorität ist entschieden für eine Annahme des Vertrages in seiner nunmehrigen Gestalt. Die Frage, wie es mit den rückständigen Coupons der Stammprioritäten bei der Verstaatlichung gehalten werden soll, ist bei diesen commissarischen Verhandlungen nicht erörtert worden, indem man von dem Gesichtspunkt ausgeht, dass diese von den Actien losge-

trennten Coupons nicht mehr die Gesellschaft als solche interessiren, sondern die Geltendmachung der daraus hervorgehenden Rechte Sache der einzelnen Inhaber sei.

Bahn- und Stationseröffnungen.

Eröffnet ist am 1. April d. J. im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection zu Köln (rechtsrheinische) die bisher nur für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnete Bahnstrecke Bochum (Rh.)-Wiemelhausen-Weitmar auch für den Personen- und Gepäckverkehr; an demselben Tage ist im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection zu Bromberg an der Bahnstrecke Bromberg-Dirschau die zwischen den Stationen Prust und Terespol errichtete Haltestelle Parlin für den Personenverkehr eröffnet.

Die Verhandlungen über den Arlbergverkehr.

Im August soll die Arlbergbahn eröffnet werden und deshalb sind jetzt Verhandlungen über die Bildung directer Tarife für diese Route eröffnet, sowohl mit den Deutschen als auch mit den Französischen Bahnen. Die Schwierigkeiten, welche die Eröffnung jeder neuen grossen Concurrenzroute bringt, sind in diesem Falle dadurch noch vergrössert, dass die Deutschen Bahnen in ihrer freien Bewegung durch die neueren wirthschaftspolitischen Grundsätze gehemmt sind.

Die betheiligten Deutschen Bahnen werden vielleicht vor die Alternative gestellt sein, den ganzen Verkehr wenigstens in gewissen bedeutenden Artikeln ohne Concurrenz der Arlbergroute überlassen zu müssen oder aber entgegen den allgemeinen Principien besondere Tarifermässigungen für diese Artikel zu gewähren. Die Oesterreichischen Bahnen werden natürlich Alles daran setzen, um den Nutzen, welchen die Arlbergbahn ihnen gewähren soll, nämlich wesentliche Tarifermässigungen für den Schweizerischen und Französischen Verkehr und Unabhängigkeit von den Deutschen Bahnen, vollständig zu ziehen.

Dass in solcher Situation die zum Zwecke einer Verständigung der betheiligten Routen Ende vorigen Monats in Frankfurt a/M. abgehaltene Conferenz noch nicht zu einem Resultate geführt hat, ist erklärlich; ebenso verständlich ist aber auch, dass die Oesterreichischen Bahnen die Aufstellung der Tarife für die neue Route nicht lange hinausschieben lassen werden. Die Betheiligung am Transporte der nächsten Getreideausfuhr wird sich gewiss, wenn irgend möglich, die neue Route nicht entgehen lassen.

Emil Tilp †.

Am 23. März d. J. verschied, wie bereits gemeldet, am Herzschlag plötzlich der Centralinspector der a. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Emil Tilp in Wien, im 52. Lebensjahre. Sein Tod ist ein schwerer Verlust nicht nur für die Bahnverwaltung, deren engerem Verbande er angehörte, sondern auch für das gesammte Eisenbahnwesen, welches in ihm einen ihrer besten und tüchtigsten Fachmänner verloren hat.

E. Tilp, zu Brüx in Böhmen geboren, vollendete im Jahre 1850 seine Studien am Prager Polytechnikum und trat sofort in den Dienst der K. K. Staatseisenbahnen (Südöstliche Linie) ein, sich dem Werkstättenfach widmend, in welchem er auch in allen Theilen praktisch thätig war. In den Jahren 1853—1855 war derselbe beim Zugförderungs- und Werkstättendienst der damals in Staatsbetrieb übernommenen Südbahn thätig, um sodann in den Dienst der K. K. pr. Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft überzutreten, bei welcher er bis zum Jahre 1857 verblieb, wo er, als einer der Ersten, zu der damals im Bau befindlichen Kaiserin Elisabeth-Westbahn übertrat.

In hervorragender Weise bei der Einrichtung des Maschinendienstes und der Construction des Fahrparks dieser Bahn thätig, wurde demselben nach Inbetriebsetzung der Linien die Leitung der Hauptwerkstätte Wien übertragen, in welcher Stellung er sich auch bald den Ruf eines hervorragenden, theoretisch und praktisch gebildeten Eisenbahn-Maschinentechnikers errang.

Im Jahre 1872 trat E. Tilp zur Kaiser Franz-Josefbahn über, bei welcher ihm die leitende Stellung für den Maschinendienst und später auch des gesammten Verkehrsdienstes übertragen wurde. Mit seiner grossen Fachkenntniss und mit sicherem Ueberblick gelang es ihm nicht nur den technischen Theil des Werkstätten- und Zugförderungsdienstes durch Einführung vieler Neuerungen, darunter die bekannte „Tilp'sche Kuppelung" (Tilp war ein eifriger Verfechter der Vacuum-Bremse), und Verbesserungen zu heben, sondern auch mit dem technischen Fortschritt die öconomisch rationellste Gebahrung zu verbinden. Doch der nimmermüde Geist war durch diese umfassende Thätigkeit noch nicht genügend beschäftigt und eine Reihe in der Fachliteratur hervorragender Werke geben Zeugniss von der geistigen Schaffenskraft dieses Mannes. Als Mitarbeiter zahlreicher technischer Zeitschriften und Tagesblätter bewährte E. Tilp eine ebenso gewandte Feder als treffende, klare Behandlung des Gegenstandes.

Neben seiner literarischen Thätigkeit war derselbe noch vielseitig als Experte, Vertrauensmann und Referent in verschiedenen technischen Eisenbahnfragen beschäftigt, vielfach als solcher von der K. K. Regierung beigezogen und auch zum Mitglied der staatswissenschaftlichen Prüfungscommission ernannt.

Durch seinen im Jahre 1880 erfolgten Uebertritt zur Kaiser Ferdinands-Nordbahn, als Nachfolger des verstorbenen Centralinspectors Becker, war ihm das Feld zu noch weiterer fruchtbarer Thätigkeit eröffnet, und wie sehr sein erfolgreiches Wirken anerkannt wurde, beweist der in jüngster Zeit gefasste Beschluss, an Tilp nicht nur die handelsgerichtlich protocollirte Procura zu übertragen, sondern ihn auch mit der Stellvertretung des Generalinspectors Hofrath Frhrn. v. Eichler zu betrauen.

Als Fachmann ein genialer Constructeur, ein hervorragender Schriftsteller*) und eine Capacität in allen Zweigen des Eisenbahnwesens, war E. Tilp im Privatleben eine gerade, schlicht angelegte Natur, freundlich und leutselig im Umgange, nicht nur ein wohlwollender Vorstand, sondern auch ein wahrer Freund seiner Untergebenen und ein Förderer aller edlen und humanen Bestrebungen.

Betrauert das ganze Eisenbahnwesen in Tilp den unermüdlichen, scharfblickenden Eisenbahn-Fachmann, so betrauert der Einzelne nicht minder in ihm den Verlust eines offenen ehrlichen Mannes und Freundes.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Privat- und Staatsbahnen.

Die Vorlage über die Verstaatlichung der Kaiser Franz-Josef-, der Kronprinz Rudolf- und der Vorarlberger Bahn wurde im Herrenhause mit einer sehr grossen Majorität angenommen. Blos Eine Stimme sprach gegen dieselbe und streifte in den vorgebrachten Bedenken die vollständig veränderte Stellung des Actionärs, der bisher in einem gewissen Masse das Risico des wechselnden Geschäftsganges tragen musste, während er nun Staatsgläubiger auf Grund einer hypothekirten Forderung wird. In einer von innerer Ueberzeugung getragenen Rede widerlegte Sectionschef v. Czedik diese Bedenken. — Noch eine zweite Angelegenheit spielt in die Verstaatlichungsfrage hinein. Nachdem nämlich die Eisenbahnen in das Eigenthum des Staats übergegangen sind, so entfällt die Steuerleistung an den Staat und ist auch den Ländern und Gemeinden dadurch die Möglichkeit genommen, die Bahnunternehmungen im Sinne des bestehenden Gesetzes zu besteuern. Da das ganze Einnahmebudget der betreffenden Gemeinden auf diesen Zuschlägen aufgebaut ist, werden dieselben durch den Entgang empfindlich geschädigt und darum haben sich die von der Westbahn durchzogenen Länder und ihre Hauptstädte mit einer Petition um Abhülfe an das Herrenhaus gewendet.

Die Budgetdebatte im Abgeordnetenhause.

Als bemerkenswerthe Momente in derselben heben wir die Rede des Abg. Dr. Heilsberg für die Eisenbahnlinie Neuberg-Mariazell und jene des Abg. Dr. Menger hervor, welcher die Nordbahnfrage zur Sprache brachte. Der Hauptzweck der Ausführungen dieses Redners war, die Regierung zur baldigen Vorlage des Uebereinkommens, welches mit der Nordbahndirection abgeschlossen wurde, aufzufordern, damit die Abgeordneten diese Frage rechtzeitig zu studiren und die interessirten Factoren über diese wichtige wirthschaftliche Angelegenheit ihr Urtheil abzugeben in der Lage seien; ferner, dass auf die Differential- und Begünstigungstarife entsprechende Rücksicht genommen werde. Inzwischen ist das Uebereinkommen der Regierung mit der Nordbahn, welches wir in dieser und nächster Nummer reproduciren, veröffentlicht worden. Dieses Actenstück wird in der Eisenbahngeschichte unseres Landes fortab eine grosse Bedeutung erlangen. Ist es doch der erste Fall in Oesterreich, dass die einer Eisenbahnunternehmung bei deren Gründung gewährte Dauer abläuft. Die der Nordbahn gesetzten 50 Jahre gehen zur Neige und die damit inaugurirte erste Epoche des Oesterreichischen Eisenbahnwesens findet ihren Abschluss. Das erste und zugleich wichtigste Eisenbahnprivilegium erlischt. An die Stelle dieser „Charte" der Oesterreichischen Eisenbahnen tritt nun die neuzeitliche Concession. Die alte Nordbahn verjüngt sich und unterwirft sich ganz und voll dem allgemeinen Eisenbahn-Hoheitsrechte des Staates. Sie erkennt dessen weitgehende Einflussnahme auf die Tarifbildung an, sie erkennt das Einlösungs- und das Heimfallsrecht des Staates an und bereitet sich, indem sie die Schaffung eines zweiten, localen, Nordbahnnetzes unternimmt, zu neuen, grossen Aufgaben vor. Soll sie doch durch Etablirung billiger Tarife eine Steigerung des Verkehrs herbeiführen und diesen auf Basis der reducirten Sätze derart gestalten, dass derselbe mit der Zeit die Opfer, welche die Gesellschaft jetzt zu bringen haben wird, theilweise wenigstens wett mache und im weiteren Verlaufe abermals eine gesicherte Rentabilität den Theilhabern am Unternehmen gewähre.

*) Wir erinnern an folgende Werke:
1. Transportmittel und anderes Betriebsmaterial für Eisenbahnen (officieller Ausstellungsbericht). Wien 1874.
2. Handbuch der allgemeinen und besonderen Bedingnisse für Leistungen und Lieferungen im Eisenbahnwesen. Wien 1875.
3. Der praktische Maschinendienst im Eisenbahnwesen. Wien 1877.

Einführung elektrischer Locomotivlampen.

Der Handelsminister hat folgenden Erlass an die Verwaltungen sämmtlicher Oesterreichischen Bahnen hinausgegeben: Die im Herbst des vorigen Jahres mit der elektrischen Locomotivlampe (System Sedlaczek und Wikulill) vorgenommenen Erprobungen haben ergeben, dass deren Einführung, zunächst auf Localbahnen, nicht unwesentlich zur Hebung der Verkehrssicherheit beitragen würde, daher in diesem Falle die Einrichtung des Nachtverkehrs um so leichter gestattet werden könnte. Es wurde daher die K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb ermächtigt, die elektrische Locomotivbeleuchtung nach dem genannten System unter der Voraussetzung einzuführen, dass sich die genannten Privilegiumsinhaber zu einer angemessenen Ermässigung des geforderten Preises herbeilassen. Da es nun wünschenswerth ist, dass die Einführung der elektrischen Locomotivbeleuchtung auch auf andern Bahnen mit Secundärbetrieb erfolge, wird die Verwaltung mit der Einladung in Kenntniss gesetzt, über allfällige in dieser Richtung getroffene Verfügung Näheres zu berichten.

Einfriedungen für Schleppbahnen.

Laut Erlass des Oesterreichischen Handelsministeriums vom 19. d. Mts. soll bezüglich der bei älteren Schleppbahnen bestehenden und inzwischen schadhaft gewordenen Einfriedungen von den betreffenden Bahnverwaltungen beantragt werden, ob diese Einfriedungen zu erneuern oder ganz aufzulassen wären. Die Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen hat nämlich aufmerksam gemacht, dass zwar laut Punkt 15 der Grundzüge für Localbahnen Einfriedungen für Bahnen und Bahnhöfe entfallen können, wenn deren Anbringung nicht durch die localen Verhältnisse gefordert wird, dass aber andererseits, insbesondere bei den vor längerer Zeit erbauten Schleppbahnen, auf Grund der seinerzeitigen Vorschriften Einfriedungen in mehr oder weniger Ausdehnung bestehen. Es scheint daher zulässig, die diesfälligen Bestimmungen der Localbahnen auch auf Schleppbahnen anzubringen.

Reorganisation der Ungarischen Staatsbahnen und Einverleibung der Generalinspection.

Die Verordnungen des Communicationsministeriums bezüglich dieser Reorganisation resp. Einverleibung treten am 1. April unter dem Präsidium des bisherigen Generaldirectors Ministerialrathes Tolnay in Wirksamkeit. Im Communicationsministerium wird unter dem Vorsitze des Staatssecretärs eine besondere Tarifcommission gebildet, welcher der Präsident und der Generaldirector der Staatsbahnen sowie der Fachreferent derselben, ferner Vertreter des Handels-, des Finanz- und des Communicationsministeriums, endlich zwei Mitgliedern des zu creirenden Eisenbahnrathes angehören. Für die Budapester Maschinenfabrik sowie für die Diosgyörer Stahlfabrik der Staatsbahnen wird unter dem Präsidium des Ministerialrathes Ribary ein besonderer Aufsichtsrath gebildet. Die Ungarischen Bahnen werden für Cokes- und Kohlensendungen an Ungarische Eisen-Industrieetablissements besondere Tarifbegünstigungen einräumen; insbesondere werden die Ungarischen Staatsbahnen für Schlesische Cokes den billigsten Tarifsatz von 13 kr. pro Waggonkilometer anwenden. Für Holzkohlensendungen von Stationen der Ungarisch-Galizischen Bahn und der Nordostbahn an die Gömörer Eisenwerke werden über Anregung der Ungarischen Staatsbahnen sämmtliche betheiligte Bahnen einen Nachlass von 1 fl. pro Waggon gewähren. — Die bisherige Generalinspection giebt ihre Bauagenden an die Direction der Ungarischen Staatsbahnen ab, während die übrigen Agenden an eine Section des Communicationsministeriums übergehen, deren Instruction den Bahnverwaltungen und Jurisdictionen mitgetheilt wurde.

Verlangen nach statistischen Daten.

Die Bahnverwaltungen als gewerbliche Unternehmungen leisten mit grösster Bereitwilligkeit allen staatlichen Aemtern, insbesondere der Landesstatistik, die gewünschten Ausweise aller Art. Nachdem jedoch diese Zusammenstellungen für die Bahnen eine grosse und kostspielige Last bilden, wären die einzelnen Handelskammern und Gemeindeverwaltungen im Bedarfsfalle von statistischen Ausweisen dahin zu verständigen, sie mögen sich unmittelbar an das statistische Landesbureau mit der Bitte wenden, dass dieses alle, statistischen Daten umfassenden, Ausweise präcise feststellen möge. Die Bahnen wären sodann in der Lage, wenn mit solchen Anforderungen an sie herangetreten wird, auf ihre dem statistischen Landesbureau eingesendeten Zusammenstellungen hinzuweisen.

Eisenbahnverkehr und Bahn-Eröffnung im Februar 1884.

Im Monat Februar 1884, und zwar am 20., wurde die 7,68 km lange Localbahn Minkovic-Svolenoves dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Im Monat Februar 1884 wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 3 155 117 Personen und 5 072 618 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 17 430 617 fl. erzielt, d. i. pro Kilometer 849 fl. Im gleichen Monate 1883 betrug die Gesammteinnahme — bei einem Gesammt-Verkehr von 2 549 325 Personen, 5 003 184 t Güter und einer Gesammtlänge des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetzes von 19 623 km — 17 620 365 fl., oder pro Kilometer 898 fl.; daher resultirt für den Monat Februar 1884 eine Verminderung der kilometrischen Einnahmen von 5,5 pCt.

Die auf dem Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetze in der Zeit vom 1. Januar bis 29. Februar 1884 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 36 274 240 fl., in der gleichen Periode 1883 auf 36 492 560 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für die zweimonatliche Betriebsperiode dieses Jahres 20 518 km, für denselben Zeitraum des Vorjahres hingegen 19 622 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für die erwähnte Zeitperiode 1884 auf 1 768 fl., gegen 1 860 fl. im Vorjahre, d. i. um 92 fl. ungünstiger oder auf das Jahr berechnet pro 1884 auf 10 608 fl. gegen 11 160 fl. pro 1883, d. i. um 552 fl. oder in beiden Fällen um 5,0 pCt. ungünstiger.

Verbindung der Herzegowinischen Eisenbahnen.

Nach einem Konstantinopeler Briefe des Pariser „Temps“ vom 18. v. Mts. hätte der dortige Oesterreichische Botschafter Baron Calice im Namen der Oesterreichischen Regierung neuerdings auch die Forderung erhoben, dass eine Verbindung der zu bauenden Herzegowinischen Eisenbahn Metkovich-Mostar mit der Mitrowitza-Salonichi-Linie hergestellt werde. Die Nachricht, schreibt die „N. Fr. Pr.“, klingt wenig wahrscheinlich, denn die Herzegowinische Bahn wird, so lange sie nicht von Mostar bis Serajewo fortgesetzt wird, selbst eine Sackbahn sein, und es ist kaum glaublich, dass Oesterreich, welches trotz aller möglichen Anstrengungen bisher noch nicht im Stande war, den Vertrag wegen der Anschlüsse in Bulgarien und in der Türkei zu realisiren, die Angelegenheit durch das Aufwerfen einer neuen Anschlussfrage compliciren sollte.

Kündigung der Oesterreichisch-Russischen Verbandtarife.

Die Russische Südwestbahn hat der Galizischen Carl-Ludwigbahn im Namen der sämmtlichen Verbandbahnen die Kündigung aller bestehenden Verbandtarife, mit Ausnahme des Getreidetarifes, notificirt. Die Kündigung wird am 1. (13.) Mai d. J. wirksam. Die Russischen Bahnen haben auch einige Deutsch-Russische Verbandtarife gekündigt. Es sollen künftig nur die localen Russischen Tarife angestossen werden.

Tarif für Böhmische Braunkohlen.

Mit 1. April tritt ein neuer Tarif für Böhmische Braunkohlen von den Stationen der Aussig-Teplitzer, Dux-Bodenbacher und der Pilsen-Priesener Bahn via Bodenbach nach Deutschland in Kraft, welcher bedeutende Ermässigungen enthält. Die Ermässigung beträgt beim Waggon (10 000 kg) nach Dresden-Altstadt 3 ℳ, Dresden-Neustadt 5 ℳ, Chemnitz und Riesa je 8 ℳ, Leipzig 12, Berlin 7 bis 8, Breslau 10, Magdeburg 13 ℳ, Potsdam und Oschatz je 10, nach Frankfurt a/O. 5 ℳ etc.

Börsenbericht und Coursnotizen.

Der Bahneffectenmarkt hatte eine unentschiedene Tendenz, doch war die rückläufige Bewegung vorherrschend. Einer scharfen Depression waren die Actien der Carl-Ludwigbahn (295,50) ausgesetzt und ist die Ursache derselben darin zu suchen, dass, wie vor erwähnt, seitens der Russischen Südwestbahnen, der Carl-Ludwigbahn, sowie den übrigen Russischen Anschlussbahnen die meisten directen Tarife gekündigt worden sind. Die Coursentwicklung der Staatsbahnactien (316,60) wurde dadurch gehemmt, dass sich das Unternehmen neuerdings zur Erhöhung seines Prioritätencapitals genöthigt sieht. Die Betriebseinnahmen der Elbethalbahn (196,25) haben sich in der letzten Woche erheblich verschlechtert und damit ist auch der Cours der Actien wieder rückläufig geworden. Dagegen erfreuten sich die sogenannten jungen Bahnen einer gesteigerten Beachtung. Ganz specielle Motive wurden für die Hausse der Lemberg-Czernowitzer Actien (181,25) geltend gemacht. Eine günstige Beurtheilung fanden vor Allem die Betriebsverhältnisse der Bahn, welche es ermöglichen, an dem Betrage der staatlichen Subvention für das laufende Jahr einen beträchtlichen Abstrich vorzunehmen, dann sollen auch Käufe der Rumänischen Regierung eine Rolle gespielt haben, welche bekanntlich eine Lösung des bestehenden Garantieverhältnisses anstrebt und somit bemüht ist, sich durch einen ausgiebigen Actienbesitz in der nächsten Generalversammlung einen ausschlaggebenden Einfluss zu sichern, und endlich wurde davon gesprochen, dass auch eine Convertirung der gesellschaftlichen Prioritäten geplant sei. Trotz der günstigen Aufnahme, des, wie vor erwähnt, nunmehr veröffentlichten Uebereinkommens mit der Nordbahn, wich sie doch auf 2670 weil eine Schmälerung der Dividende durch die ihr aufgelegten grossen Opfer befürchtet wird.

Aus dem elektrotechnischen Verein.

In der Märzsitzung des Elektrotechnischen Vereins brachte der Vorsitzende, Herr Professor Dr. Förster u. A. ein von Herrn Geh. Hofrath Weber in Göttingen aus

Anlass seiner Ernennung zum Ehrenmitglied des Vereins eingegangenes Dankschreiben zur Verlesung und legte zugleich einige Abzüge des für den genannten Gelehrten ausgefertigten Diploms zur Kenntnissnahme vor. Herr Dr. O. Frölich hielt sodann einen längeren, mit allgemeinem Interesse aufgenommenen Vortrag über die elektrotechnischen Maschinen und Anlagen der Firma Siemens & Halske u. s. w. Derselbe warf zunächst einen Blick auf den gegenwärtigen Stand der Elektrochemie und führte aus, dass, nach dem vor 20—30 Jahren ein sehr reges Leben in dieser Beziehung geherrscht habe, seit dieser Zeit eigentlich nur wenig Fortschritte zu verzeichnen seien; es müsse dies um so auffallender erscheinen, als gerade in den letzten Jahren eine so bedeutende Vervollkommnung der elektrischen Maschinen stattgefunden habe. Es wurden hierauf die theoretischen Gesetze der Elektrochemie näher beleuchtet, namentlich das Faraday'sche Gesetz, die elektrochemische Reihe und die Energiewerthe der chemischen Verbindungen, und gezeigt, dass die für den Praktiker aus jenen Gesetzen sich ergebenden Anhaltspunkte nur mässigen Werth besitzen. Im Weiteren wurde darauf hingewiesen, dass die neueren elektrischen Maschinen die Mittel darbieten, um beliebig hohe Wirkungen zu erzielen, dass aber die Chemiker bis jetzt noch wenig Gebrauch davon gemacht hätten. Der Redner ging sodann unter Vorzeigung von zahlreichen Musterstücken des Näheren auf die grösseren mit Maschinen von Siemens & Halske ausgeführten elektrolytischen Anstalten für Hüttenbetrieb ein, namentlich auf die elektrolytische Raffinirung von Garkupfer in Oker, die Kupfergewinnung aus Kupferstein in Genua und die Darstellung von Magnesium von Herrn Grätzel in Hannover.

Zum Schluss machte Herr Professor Dr. Förster einige Mittheilungen über eine Anwendung der elektrischen Lichterscheinungen bei den barometrischen Untersuchungen der Kaiserlichen Normal-Aichungscommission.

Ferdinand von Lesseps, G. C. S. I. Hon. M. Inst. C. E.

(„Engineering" 7. December 1883.)

Ohne die Differenzpunkte zwischen Herrn von Lesseps und der Englischen Regierung und den Englischen Schiffsrhedern bei den kürzlichen Verhandlungen über Erweiterung etc. des Suezcanals zu berühren, sollen im Nachstehenden nur die Momente klar gelegt werden, die das jetzige anspruchsvolle Auftreten des Herrn von Lesseps als eigentlichen Schöpfer des Canals auf das richtige Mass zurückführen können.

Die fortwährenden Huldigungen seiner Verehrer liessen von Lesseps glauben, dass weder in der Vergangenheit noch in der Gegenwart ein Anderer wie er den Bau des Canals geplant habe noch hätte planen können.

Wie in einem Artikel der „Times" vom November 1875 Baker gezeigt, hat die Idee der Canalverbindung zwischen dem Mittel- und Rothen Meere seit den letzten 2000 Jahren nicht allein nicht geruht, der jetzige Canal ist auch nicht einmal die erste derartige Anlage und kann endlich von Lesseps nicht den Ruhm in Anspruch nehmen, die jetzige Canaltraçe gefunden zu haben.

Gerade 100 Jahre sind es her, dass Mr. Volney eingehende Vorarbeiten für die Canalanlage an jetziger Stelle gemacht und die Ueberzeugung ausgesprochen hat, dass die Ausführung des Canals möglich sein und nur die Freihaltung der Hafeneingänge am Ende des Canals vor Versandungen ihre besonderen Schwierigkeiten haben würde.

Vor mehr als 50 Jahren hat ein Ingenieur der Egyptischen Regierung, M. Linant, vollständige Pläne des Canals ausgearbeitet und dieselben später Herrn von Lesseps vorgelegt.

Unterm 16. Januar 1855 schrieb in dieser Sache von Lesseps an eine dritte Persönlichkeit: „Sie wissen, dass Linant Bey seit 30 Jahren in Egypten ist und sich mit dem Canalproject beschäftigt. Als ich im Jahre 1830 Consul in Kairo war, hat Linant mir unausgesetzt seine Projecte der Durchstechung der Landenge von Suez mitgetheilt, und dadurch den Wunsch bei mir angeregt, mit allen Kräften und Mitteln dieses so enorm wichtige Werk ins Leben zu rufen und zu fördern."

Die weitere Geschichte der Originalprojection des Canals braucht nicht weiter erörtert zu werden, zu beachten ist nur, dass von Lesseps, derzeit ein thätiger strebsamer junger Franzose, ernstlichst bemüht war, seinen Ruf und seine Stellung zu heben und dass, als das Canalproject ihm vorgelegt wurde, er dasselbe mit allem Eifer verfolgte und unter Hilfe der Englischen Gesellschaften der Dampfschifffahrt nach Indien zum glücklichen Ende führte.

(Es muss mit Recht auffallen, dass der Englischen Bemühungen, durch durchaus abfällige Urtheile ihrer grössten Ingenieure das Canalproject zum Scheitern zu bringen, mit keinem Worte Erwähnung geschieht. Gegen diese unwürdigen Machinationen aufgetreten zu sein, ist ein nicht hoch genug anzuerkennendes Verdienst von von Lesseps. Bemerkung d. Referenten.)

Die wichtigste Frage zur Zeit ist die, ob von Lesseps ein Monopol auf Herstellung von Canälen durch die Landenge von Suez hat; die einen Juristen bejahen, die anderen verneinen sie.

Bei Feststellung der Concession für den jetzt vorhandenen Canal, dessen Wortlaut entscheidend sein muss, lag die Eventualität der Herstellung eines zweiten Canals ausser jeder Berechnung. Als kürzlich der Gedanke angeregt wurde, dass England den zweiten Canal bauen solle, fiel die ganze Französische Presse hierüber her und bezeichnete ein solches Gebahren in Ausdrücken, deren freundlichster „Diebstahl" war.

Derartige Ansichten herrschten nicht, als das Unternehmen mit Schwierigkeiten zu kämpfen hatte.

Am 11. Februar 1864 gaben die Actionäre dem Herrn von Lesseps und den Mitdirectoren in Paris ein Banket unter dem Präsidium des Prinzen Napoleon. Zur Rechten des Letztgenannten sass von Lesseps und befanden sich unter der Gesellschaft Männer, ausgezeichnet in der Kunst, in Politik, Regierungsleute, Literaten und Offiziere, um, wie die Zeitungen sagten, „eine wahrhaft Französische und nationale Manifestation darzubringen". Man bedurfte derzeit neuer Gelder und dachte dieselben wieder aus dem unglücklichen Egypten herauszupressen.

In dem vom Prinzen Napoleon auf von Lesseps ausgebrachten Toaste sagte dieser unter Anderm: „Der Vicekönig von Egypten denkt, er werde den Canal fertig stellen, aber die Egyptische Regierung ist wie der Mann, der seine Brille verlor, um einen Knopf zu suchen, der Canal wird nicht vollendet werden, das Geschaffene wird verfallen und nichts geschieht weiter. Doch ich irre mich, in 10, 15 oder 20 Jahren geschieht etwas, da bei den Ideen der Neuzeit Fortschritte nicht auf die Dauer unterdrückt werden können. Dann wird, wenn der Vicekönig seine Mittel- und Machtlosigkeit gezeigt hat, eine neue Gesellschaft zusammentreten und den Canal vollenden. Wissen Sie wer das ist? es ist der Einfluss des Capitals und der Arbeitskraft der Engländer, das ist meine Ansicht".

Nach Egypten und England richteten sich darnach die Blicke des Prinzen und zwar mit Recht, Egypten gab das Geld und England zahlt die Dividenden. (Letzteres jedoch nur für reelle, dem Englischen Handel gebrachte Vortheile. Bemerkung des Referenten.)

Es ist nicht die Absicht durch Vorstehendes die eminenten Verdienste, die von Lesseps der Civilisation geleistet hat, zu verdunkeln, es sollte nur dargethan werden, dass der Suezcanal weder eine erste, noch eine sehr schwere Aufgabe der Ingenieurkunst, und dass sowohl aus wissenschaftlichen wie anderen Gründen die Herstellung des ersten Transatlantischen Kabels viel wichtiger war, wie jene Anlage, und dass endlich die Verdienste von Lesseps gegen die des kürzlich verstorbenen Sir William Siemens in wissenschaftlicher und praktischer Beziehung nicht in Frage kommen.

Dass auch die finanziellen Vortheile für die Ausführung und den Betrieb des Canals nicht ganz zu unterschätzen sind, ergiebt die Nachweisung, dass die Gründer sich bereits in die Summe von 500 000 £ getheilt und dieselben alle Aussicht haben, demnächst eine Rente von 200 000 £ zu erhalten. r.

Das Uebereinkommen mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Das Uebereinkommen, welches die Regierung mit der Ferdinands-Nordbahn bezüglich der Ertheilung einer Concession abgeschlossen hat und welches am 7. April der ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre zur Genehmigung vorgelegt und hierauf dem Parlamente zur verfassungsmässigen Behandlung unterbreitet werden wird, liegt nunmehr vollinhaltlich vor und lautet nach der „N. Fr. Pr." wie folgt:

Uebereinkommen,

welches an dem unten angesetzten Orte und Tage zwischen dem K. K. Finanzminister und dem K. K. Handelsminister im Namen der K. K. Regierung einerseits und der hierzu durch Beschluss der Generalversammlung vom . . . April 1884 besonders bevollmächtigten Direction der ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Namen dieser Gesellschaft andererseits abgeschlossen worden ist.

§ 1. Der unter der Firma „Ausschliessend privilegirte Kaiser Ferdinands-Nordbahn" handelsgerichtlich protocollirten Actiengesellschaft, deren Firma fortan „K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn" zu lauten hat, wird zum Betriebe aller jener von dieser Gesellschaft bisher erbauten oder erworbenen Eisenbahnen, welche dem öffentlichen Verkehre zu dienen haben, eine neue Concession ertheilt.

Diese Eisenbahnen sind insbesondere:

1. Die Hauptbahn von Wien bis Krakau mit den Flügelbahnen nach Brünn, Olmütz, Troppau, Bielitz, Granica und Myslowitz;

2. die Flügelbahnen von Floridsdorf nach Jedlesee, von Gänserndorf nach Marchegg und von Oderberg zur Preussischen Grenze;

3. die Mährisch-Schlesische Nordbahn von Brünn über Olmütz nach Sternberg mit der Zweigbahn von Nezamislitz nach Prerau;

4. die Abzweigung vom Wiener Nordbahnhofe zum Donau-Kai und zur Donau-Uferbahn;

5. die Eisenbahn von Bielitz nach Saybusch;

6. die Eisenbahn von Lundenburg nach Grussbach und Zellerndorf.

Die Ertheilung der neuen Concession erfolgt auf Grund der bestehenden Gesetze und im Sinne der Verordnung des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten vom 14. September 1854, „R.-G.-Bl." No. 238, betreffend die Ertheilung von Concessionen für Privat-Eisenbahnbauten (Eisenbahn-Concessionsgesetz).

Mit dem Zeitpunkte der Ertheilung der neuen Concession tritt das A. h. Privilegium vom 4. März 1836 („Politische Gesetzsammlung" 64. Band, Z. 50, S. 436) ausser Kraft.

Zugleich treten ausser Kraft die späteren, der Actiengesellschaft der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ertheilten Concessionen vom 12. April 1840, 7. Juni 1845, 18. März 1847, 26. Juni 1858 („Verordnungsblatt des Handelsministeriums" No. 38), 6. Mai 1867 („R.-G.-Bl." No. 82), 22. Juni 1875, 30. Mai 1876 („R.-G.-Bl." No. 88) und 23. August 1876 („R.-G.-Bl." No. 112).

Es bleibt jedoch mit den im gegenwärtigen Uebereinkommen vereinbarten Modificationen in Kraft die in Gemässheit der Bestimmungen in den §§ 17 bis 20 der A. h. Concessionsurkunde vom 6. Mai 1867, „R.-G.-Bl." No. 82, für die Mährisch-Schlesische Nordbahn gewährte Staatsgarantie jenes Jahresbetrages, welcher zur Verzinsung und Amortisirung der zur Aufbringung des Bahn-Anlagecapitals emittirten Effecten nothwendig ist.

§ 2. Die Bestimmungen der neuen Concession finden vom Zeitpunkte der Concessionsertheilung angefangen auf sämmtliche im § 1 angeführte Eisenbahnen, welche fortan ein einheitliches Netz zu bilden haben, Anwendung.

Mit diesem Zeitpunkte erlöschen alle wie immer gearteten, der Gesellschaft bisher als solcher oder bezüglich einzelner Bestandtheile ihres Bahnnetzes zugestandenen Exemtionen, Sonderrechte und Befreiungen, einschliesslich der für die im § 1, Zahl 5 und 6 angeführten Bahnen gewährten zeitlichen Steuer- und Gebührenbefreiungen.

Demgemäss wird namentlich Folgendes einverständlich festgesetzt:

a) Bei Ertheilung der neuen Concession wird dem Staate in Ansehung des gesammten Bahnnetzes der Gesellschaft, mit Einschluss der auf Grund des a. h. Privilegiums vom 4. März 1836 zur Ausführung gelangten oder in dasselbe nachträglich einbezogenen Eisenbahnen, das Heimfallsrecht wie auch das Einlösungsrecht nach Massgabe der weiter unten folgenden Bestimmungen vorbehalten.

b) Ein Schutz gegen die Errichtung neuer Bahnen wird während der Dauer der neuen Concession nur in dem durch § 9, lit. b) des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. No. 238, festgesetzten Umfange gewährt.

c) In der neuen Concession werden die Leistungen für militärische Zwecke, für die K. K. Telegraphenanstalt und für andere Zweige des öffentlichen Dienstes nach Massgabe der für den Staat günstigsten Concessionsbestimmungen anderer Oesterreichischer Privatbahnen geregelt.

Rücksichtlich der Leistungen für die K. K. Postanstalt kommen die im nachfolgenden § 3 enthaltenen Bestimmungen zur Anwendung.

d) Innerhalb der Dauer der neuen Concession ist die Tilgung des Actiencapitals der Gesellschaft nach einem von der K. K. Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane durchzuführen.

Jede Aufnahme von Prioritätsanlehen, sowie jede Vermehrung des Actiencapitals bedarf der vorgängigen Genehmigung der K. K. Staatsverwaltung, welcher auch die Genehmigung der zur Anwendung zu bringenden Formulare vorbehalten bleibt.

e) Der K. K. Regierung wird die Ausübung des staatlichen Aufsichtsrechtes durch die hierzu berufenen Behörden und Organe, insbesondere durch den landesfürstlichen Commissär, welcher auch berechtigt ist, allen Sitzungen des Vorstandes der Gesellschaft beizuwohnen, in vollem Umfange, wie bei irgend einer andern Privat-Eisenbahngesellschaft, ausdrücklich gewahrt.

§ 3. Bezüglich der Leistungen für die K. K. Postanstalt wird sofort Folgendes vereinbart:

a) Die Gesellschaft ist verpflichtet, die für Postzwecke benöthigten Localitäten in- und ausserhalb von Wien im Ausmasse des jeweiligen Bedarfes unentgeltlich beizustellen.

b) Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Post, die dieselbe begleitenden Beamten und Diener, sowie die Inspections-Organe mit jedem fahrplanmässigen Zuge zu befördern und die hierzu erforderlichen Wagen, nach den Bedürfnissen der Postverwaltung eingerichtet, darunter auch die Postambulanzwagen, unentgeltlich beizustellen und zu erhalten.

c) Zu befördern sind:

I. ohne Entgelt

1. die in lit. b) angeführten Postorgane;

2. mit den Eil- oder Courierzügen je ein vierrädriger Ambulanzwagen;

3. mit den Personen- und gemischten Zügen, unter welch letzteren auch Güterzüge mit Personenbeförderung verstanden sind, ein achträdriger oder zwei vierrädrige Wagen;

II. gegen Entgelt

4. Beiwagen mit den Personen- und gemischten Zügen, wobei die Gesellschaft für jeden vierrädrigen Beiwagen per Fahrtkilometer, insoweit der Wagen thatsächlich zum Posttransporte benützt wird, eine Vergütung von 17 kr. Oe. W. erhält;

5. Haupt- und Beiwagen mit Gütereil- oder Lastzügen in der Weise, dass die Vergütung für jeden vierrädrigen Wagen pro Fahrtkilometer, insoweit der Wagen (ohne Unterschied, ob Haupt- oder Beiwagen) wirklich zum Posttransporte benutzt wird, 9 kr. Oe. W. beträgt. (Fortsetzung folgt.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Güterverkehr.

Der im **Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbande** unterm 27. September bezw. 1. November v. J. publicirte Ausnahmefrachtsatz für „Chamottesteine" im Verkehr zwischen Saarau und Wien in Höhe von 1,37 ℳ pro 100 kg wird mit Gültigkeit vom heutigen Tage bis ult. December 1884 wieder eingeführt und noch auf die Artikel „Chamotteziegel" und „Thon" ausgedehnt.

Breslau, den 28. März 1884. (889)

Königl. Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 15. Mai 1884 treten die im Rumänisch-Deutschen Eisenbahn-Verbande, Theil II, Tarifheft 2 vom 1. Juli 1883, Ungarisch-Deutscher bezw. Ungarisch-Niederländischer Holzverkehr, Tarif vom 1. December 1882, sowie in den Ausnahmetarifen für Oberschlesische Steinkohlen und Kokes von Stationen des diesseitigen Directionsbezirkes (O. S. und R. O. U. E.) nach Stationen der Braunschweigischen Eisenbahn, der Directionsbezirke Magdeburg etc., gültig vom 1. September 1883 ab für Station **Oschersleben** der **Braunschweigischen Eisenbahn** enthaltenen Tarifsätze ausser Kraft.

Vom genannten Tage ab findet eine Abfertigung nur auf Oschersleben, Station des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg, statt.

Breslau, den 27. März 1884. (890)

Königliche Eisenbahn-Direction, zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Mit sofortiger Giltigkeit tritt für die Station **Grunewald** der Berliner Ringbahn im Staatsbahntarif **Hannover-Berlin** im Verkehr mit Osnabrück ein Ausnahmefrachtsatz für Eisen und Stahl (Ausnahmetarif 10) in Höhe von 1,29 ℳ und im Tarif Braunschweig-Berlin etc. im Verkehr mit Harzburg ein Frachtsatz des Specialtarifs III in Höhe von 0,64 ℳ pro 100 kg in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Stationen und das Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 31. März 1884. (891)

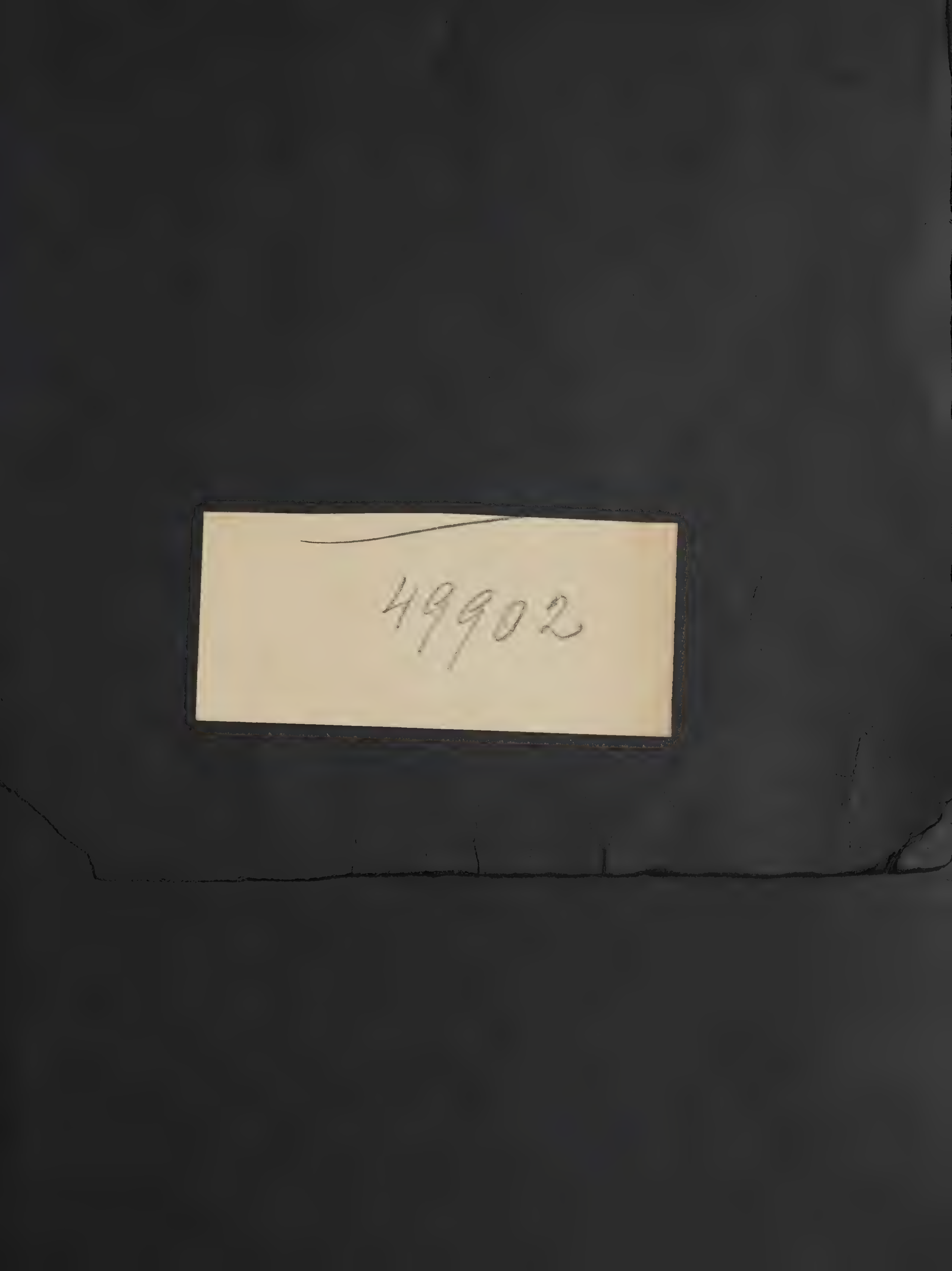
Königliche Eisenbahn-Direction, zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Die im diesseitigen **Local-Gütertarif** bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs G für Kalksteine, deren Gültigkeitsdauer mit dem 31. März cr. abgelaufen ist, bleiben unter Vorbehalt des Widerrufs bis auf Weiteres in Kraft.

Köln, den 1. April 1884. (892)

Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische).

(Fortsetzung der offiziellen Anzeigen auf der Seite VII des Inhalts.)


49902



SACHREGISTER

der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, I. Quartal 1884.

I. Allgemeines incl. Technisches, Volkswirthschaftliches, Telegraphenwesen und Schifffahrt. — II. Kürzere Mittheilungen über Eisenbahnen und Bahnprojecte: a) Deutschland und Oesterreich-Ungarn, b) Ausland. — III. Juristisches. — IV. Literatur.

NB. Die im offiziellen Anzeiger vorkommenden Bekanntmachungen, soweit solche nicht nur ein vorübergehendes Interesse haben, sind unter den Notizen über einzelne Eisenbahnen mitenthalten.

I. Allgemeines incl. Technisches, Volkswirthschaftliches etc.

NB. Siehe auch unter II. bei Deutsches Reich, Oesterreich, Preussen, Ungarn und bei Ausland unter Amerika, England, Frankreich.

II. Kürzere Mittheilungen über Eisenbahnen und Bahnprojecte.

a) Deutschland und Oesterreich-Ungarn.

b) Ausland.

III. Juristisches.

IV. Literatur.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen von Seite 376.

Zum diesseitigen **Local-Gütertarife** vom 1. Mai 1881 ist der vom 1. April 1884 an gültige Nachtrag 20 herausgegeben, welcher Aenderungen des Nebengebührentarifs, Berichtigungen zum Kilometerzeiger und zu den Stationstariftabellen, sowie Ausnahmefrachtsätze für Seeschlick enthält.
Exemplare des Nachtrags können von den Güterexpeditionen bezogen werden.
Hannover, den 27. März 1884. (893)
Königliche Eisenbahndirection.

Mit dem 20. d. M. ist der II. Nachtrag zum **Eis-Ausnahmetarif** für den Verkehr mit Bayerischen Stationen zur Einführung gekommen. Derselbe enthält Frachtsätze für die diesseitigen Stationen Ems und Soden, welche in diesen Ausnahmetarif neu einbezogen werden.
Frankfurt a/M., den 29. März 1884. (894)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mit dem 1. April d. J. erscheint der Nachtrag IV zu unserem vom 1. August 1883 ab gültigen **Local-Gütertarif**, enthaltend Aenderungen der Nomenclatur des Ausnahmetarifs für Holz d. Sp.-T. II und für Blei etc., sowie Aenderungen des Tarifs für Nebengebühren etc., ausserdem Entfernungen bezw. Frachtsätze für die neu zur Eröffnung kommende Station Friedrichssegen (Lahnbahn). Diese Sätze kommen jedoch erst mit dem Tage der Eröffnung der Station, welcher besonders publicirt wird, in Anwendung.
Das Nähere ist auf den Expeditionen zu erfahren.
Frankfurt a/M., den 29. März 1884. (895)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. April cr. kommt zum Heft 8 des Südwestdeutschen Verbandes der 8. Nachtrag zur Einführung. Derselbe enthält Entfernungen und Frachtsätze für Hausen-Raitbach, ermässigte Frachtsätze für Ludwigshafen a/Rh.-Würzburg loco und transit, besondere Sätze des Ausnahmetarifs 2 für Roheisen ab Ludwigshafen a/Rh.-Säckingen, sowie endlich anderweite Frachtsätze des Specialtarifs III ab Mannheim nach verschiedenen Pfälzischen Stationen.
Karlsruhe, den 31. März 1884. (896)
Generaldirection
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Im **Sächsisch-Südwestdeutschen Verbande** treten vom 1. April d. J. an für den Artikel „Roheisen" in Quantitäten von 10000 kg pro Wagen im Verkehre zwischen den Stationen Esch a. d. Elz und Dommeldingen der Reichseisenbahnen einerseits und verschiedenen Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits Ausnahmetarifsätze in Kraft, deren Höhe bei den betheiligten Güterexpeditionen in Erfahrung zu bringen ist.
Dresden, am 31. März 1884. (897)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Verband-Güterverkehr zwischen Berlin-Hamburger etc. und Lübeck-Büchener etc. Stationen. Für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Berlin-Hamburger und Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn einerseits und Stationen der diesseitigen und Eutin-Lübecker Eisenbahn andererseits — Tarif vom 1. April 1878 — tritt mit dem heutigen Tage folgende Ausnahmebestimmung zu dem Ausnahmetarife für Holz in Kraft:
„Bis auf Weiteres wird bei Verladung von Langholz auf einem Paar Schemel- oder Kuppelwagen die Fracht nach den Sätzen des Ausnahmetarifs No. 3 für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10000 kg pro Sendung, berechnet.
Dieselbe Frachtberechnung findet Anwendung bei Zusammenladung von Langholz und kürzeren Hölzern."
Lübeck, den 1. April 1884. (898)
Die Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. April d. J. treten an Stelle der im **Berlin-Sächsischen Verbande** bisher massgebend gewesenen Frachtsätze zwischen den Stationen Dresden-Friedrichstadt, Elsterwerda (B. D) und Grossenhain (B. D.) einerseits und Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits anderweite Taxen in Kraft, welche bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren sind. Insoweit die neuen Sätze Erhöhungen gegen die seitherige Frachtberechnung in sich schliessen, erlangen die ersteren erst am 15. Mai d. J. Gültigkeit.
Dresden, am 31. März 1884. (899)
Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 1. April d. J. tritt im **Schlesisch-Polnischen Verband-Güter-Verkehr** ein ermässigter Frachtsatz für den Transport von rohen und roh behauenen Steinen von Neisse nach Warschau in Kraft. Derselbe beträgt für die Strecke Neisse-Sosnowice 0,39 ℳ. pro 100 kg und für die Strecke Sosnowice-Warschau 12,46 Rubel pro Achse der zum Transport verwendeten Wagen excl. der Abladegebühr und Rogatkowe-Gebühr in Warschau.
Breslau, den 28. März 1884. (900)
Königliche Eisenbahn-Direction.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. 14 Tage nach erfolgter Publication im „Centralblatt" findet unter den daselbst angeführten Bedingungen folgender Frachtsatz Anwendung:
Für Packpapier, grobes,
von Kleinskal nach Laube resp.
Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz . . . . 0,75 ℳ.
plus Schleppbahngebühr . . . 0,05 „
pro 100 kg.
Wien, am 29. März 1884. (901)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlagsverkehr. Die im „Centralblatte" No. 21 Position 832 dd. 16. Februar d. J. für Getreide etc. publicirten Frachtsätze nach
Semil und Starkenbach
ermässigen sich um 5 ₰ pro 100 kg.
Wien, am 29. März 1884. (902)

Mit 15. April 1884 tritt zum Tarifhefte 3 des **Galiz.-Oesterr.-Böhm. Gemeinschafts-Verkehres** ein Nachtrag III in Kraft, welcher Aenderungen der Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Przibram enthält.
General-Direction der Galiz. Carl-Ludwig-Bahn. (903)

II. General-Versammlungen.

Pfälzische Eisenbahnen. Ordentliche Generalversammlung der Pfälzischen Eisenbahngesellschaften betreffend.
Die Herren Actionäre der 3 vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen werden in Gemässheit der §§ 40 und 45 der Gesellschaftssatzungen und der diesen Paragraphen beigedruckten Zusätze (vgl. neue Gesammtausgabe der Satzungen) zu der im Directorialgebäude in Ludwigshafen am Rhein abzuhaltenden
Ordentlichen Generalversammlung
auf Montag, den 28. April 1884,
Morgens 10 Uhr,
ergebenst eingeladen.
Tagesordnung.

I. Geschäftsbericht der Direction pro 1883.
II. Verbescheidung der Jahresrechnungen pro 1883 gemäss § 45 Ziff. 2 der Satzungen.
III. Verfügung über den vorhandenen Reingewinn nach Massgabe der Fusionsgrundlagen.
IV. Erneuerungswahl für die 4 nach dem Dienstalter austretenden Mitglieder des gemeinschaftlichen Verwaltungsrathes (vgl. Abth. I des Geschäftsberichtes) gemäss Ziffer I der Fusionsgrundlagen und § 52 bezw. Zusatz zu § 47 der Satzungen.
V. Wahl zwei neuer Mitglieder des gemeinschaftlichen Verwaltungsrathes an Stelle des freiwillig ausgetretenen Mitgliedes Herrn Kgl. Regierungsrath F. F. Meuth von Kaiserslautern und des verstorbenen Mitgliedes Herrn L. A. Jordan von Deidesheim gemäss § 49 Abs. 2 der Satzungen.

Etwaige Anträge, welche andere als die in vorstehender Tagesordnung bezeichneten Gegenstände betreffen, können nur dann in der Generalversammlung zur Verhandlung kommen, wenn solche nach § 45 Ziffer 6 der Satzungen vier Wochen vorher dem unterzeichneten Vorstande mitgetheilt worden sind.
Diejenigen Herren Actionäre der drei vereinigten Bahngesellschaften, welche dieser Versammlung beiwohnen wollen, haben sich längstens bis zum 20. April l. J. auf dem Bureau der Direction zu Ludwigshafen am Rhein über ihren Actienbesitz entweder durch Vorzeigung der Originalactien oder ein nach Nummern geordnetes, amtlich beglaubigtes Verzeichniss auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegeben werden.
Nach den Fusionsbestimmungen wird in der gemeinschaftlichen Generalversammlung jede Actie der Ludwigsbahn für zwei Actien gerechnet.
Ludwigshafen am Rhein, 17. März 1884.
Der Vorstand des Verwaltungsrathes der Pfälzischen Eisenbahnen:
v. Boecking,
Kgl. Hofrath und Reichsrath
der Krone Bayern. (904)

III. Submissionen.

Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt. Submission. Die Herstellung, Anlieferung und Aufstellung einer Perronhalle auf Bahnhof Eisenach soll verdungen werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen, Erläuterungen, Stabilitäts- und Gewichtsberechnung sind im unterzeichneten Bureau, Gartenstrasse 1, einzusehen, auch gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 3 ℳ von uns zu beziehen.

Offerten sind versiegelt unter der Aufschrift:

„Offerte auf Herstellung, Anlieferung und Aufstellung einer Perronhalle auf Bahnhof Eisenach"

bis den 24. April cr. Vormitt. 11 Uhr frankirt an uns einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung derselben erfolgen wird.

Erfurt, den 2. April 1884. (905)

Bautechnisches Bureau.
Kistenmacher.

Pfälzische Eisenbahnen. Es soll die Lieferung von 30 bedeckten Güterwagen, darunter 10 Stück mit Schraubenbremse, ferner von einem Personenwagen II/III. Cl. und von zwei desgl. III. Cl. mit Intercommunicationssystem und mit Heberleinbremse vergeben werden.

Offerten mit Angabe möglichst kurzer Lieferzeit sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Wagen"

bis zum 21. April l. J. Abends 6 Uhr bei der unterfertigten Direction einzureichen.

Zeichnungen und Bedingnisshefte liegen auf unserem maschinentechnischen Büreau dahier zur Einsicht offen. Die Bedingnisshefte können auch gegen Franco-Einsendung von 2 ℳ bezogen werden.

Ludwigshafen a/Rh., den 26. März 1884.

Die Direction.
Lavale. (906)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 29. Zeitung des Vereins 1884.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 9. April 1884.

Bienenzucht durch die Bahnwärter.

Die Bienenzucht ist in volkswirthschaftlicher Beziehung von grossem Nutzen, indirect durch das Befruchten der Blüthen durch die schwärmenden Bienen, direct durch die Erzeugung von Honig und Wachs.

Die weitere Ausdehnung der Bienenzucht ist daher in hohem Grade wünschenswerth, zumal wenn man bedenkt, dass z. B. in Deutschland jährlich noch Honig im Werthe von mehreren Millionen Mark eingeführt wird. Die Bienenzüchter-Vereine richten, vielfach unterstützt von Behörden, Provinzial- und Communalverbänden, seit Jahren ihre Bestrebungen dahin, der Bienenzucht eine weitere Verbreitung zu schaffen und es könnte die Zahl der Bienenstöcke, welche in Deutschland etwa zwei bis drei Millionen beträgt, verdoppelt, ja verdreifacht werden, ohne dass den bereits vorhandenen Züchtern daraus ein Nachtheil erwüchse.

Die klimatischen Verhältnisse gestatten die Bienenzucht in ganz Deutschland und mit Vortheil wird sie in denjenigen Gegenden zu betreiben sein, wo Obstpflanzungen, Wald, Wiesen, Getreide- und Kleefelder, Haideländereien etc. vorhanden sind.

Mit Vorliebe und mit besonderem Erfolge widmen sich solche Personen der Bienenzucht, welche durch ihren Beruf an das Haus gefesselt sind, insbesondere Geistliche, Lehrer; es scheint uns aber kaum eine Berufsart so sehr geeignet und gewissermassen berufen zur Bienenzucht, als die der Bahnwärter. An's Haus und die engbegrenzte Strecke gebunden, haben sie, mitunter allem Verkehr mit Menschen fern, Jahr aus Jahr ein ihrer einförmigen Beschäftigung obzuliegen. Wenn in die letztere die Bewirthschaftung des Dienstlandes vielleicht die einzige Abwechslung bringt, so wird die Bienenzucht Freude und Erholung bieten und anregend und bildend auf Diejenigen einwirken, welche sich ihr widmen. Es verdient hierbei insbesondere der von den hervorragendsten Bienenzüchtern anerkannte, Geist und Gemüth veredelnde Einfluss hervorgehoben zu werden, welchen die Bienenzucht ausübt. „Man kann sich nach dem Wandel von Hunderten von Bienenzüchtern erkundigen und wird kaum einen finden, der unordentlich oder faul wäre oder seine Freistunden im Wirthshaus zubrächte. Die Bienenzüchter sind ohne Ausnahme ein ordentliches, häusliches Völkchen im Volke“ und „Wer wirklich Bienenfreund ist, ist sicher auch ein fleissiger, ordnungsliebender, verträglicher, überhaupt ein guter Mensch.“ Das sind Aussprüche der berühmten Bienenzüchter Graf Stosch und Pfarrer Dzierzon.

Wenn nun von den Tausenden von Bahnwärtern in Deutschland und Oesterreich-Ungarn sich ein grösserer Theil der Bienenzucht widmen würde, so würde damit ein auf Millionen zu veranschlagender Gewinn erzielt werden können.

Fast jeder Bahnwärter wird in der Lage sein, bei seiner Wohnung oder auf dem Bahngebäude neben der Strecke, in Felsspalten, im Walde etwa 8—10 m vom Bahngeleise entfernt, eine Anzahl Bienenstöcke aufzustellen und würden die Wärter darauf hingewiesen, welche Vortheile die Bienenzucht bietet und wie leicht die Bienen zu behandeln sind, so würden sie sich ohne Zweifel bald mit Freuden dieser Nebenbeschäftigung widmen, welche, abgesehen von ihren sonstigen Vorzügen, auch wie kaum eine andere geeignet ist, einen pecuniären Gewinn zu bieten.

Mit sechs bis acht Stöcken könnte sich ein Wärter jährlich eine Nebeneinnahme von etwa 100 *M.* sichern, also würde sich der Durchschnittsgehalt eines Wärters hierdurch um etwa $^1/_7$ steigern!

Die Anlage von sechs bis acht Stöcken würde zunächst etwa das Doppelte des jährlichen Ertrages kosten, sie würden sich also nach 2—3 Jahren bezahlt gemacht haben und der Besitzer des Standes könnte dann weiter ernten, ohne dass ihm eine nennenswerthe Ausgabe erwüchse. Da nun aber ein Bahnwärter kaum in der Lage sein wird, sich diese Anlage auf einmal zu beschaffen, so müsste die Beschaffung nach und nach erfolgen, was sich ohne allzu grosse Ausgaben für den betreffenden Wärter leicht bewerkstelligen liesse.

Der theoretischen Ausbildung in der Bienenzucht stellen sich keine Schwierigkeiten entgegen, practisch würde die Sache am leichtesten gefördert werden können, wenn sich die Bahnmeister in erster Linie mit der Bienenzucht befassen wollten, denn diese könnten schneller und leichter in derselben unterrichtet werden und Niemand wäre dann, wie sie, in der Lage, den Wärtern, mit welchen sie ja ohnedies alltäglich verkehren, mit Rath und That zur Hand zu gehen.

Nebenbei würde es leicht sein, die Bienenweide dadurch zu verbessern, dass an geeigneten Stellen des Bahngeländes Schneebeeren, Esparsette, weisser Klee u. s. w. angepflanzt würden.

Die Verwerthung der aus der Bienenzucht gewonnenen Producte lässt sich ohne Schwierigkeiten bewerkstelligen, da sich

abgesehen von der Möglichkeit des directen Verkaufs, fast allenthalben die Bienenzüchter-Vereine auch mit der Verwerthung des Products befassen.

Es sollte nicht der Zweck der vorstehenden Zeilen sein, in der einen oder anderen Hinsicht specielle Vorschläge zu machen, sondern nur im Allgemeinen eine Frage zur Anregung zu bringen, welcher unseres Erachtens eine hervorragende volkswirthschaftliche Bedeutung nicht abzusprechen sein dürfte, und welche ähnlich wie Wohlfahrtseinrichtungen, Verwerthung der Dispositionsländereien, Obstpflanzungen auf den Bahnböschungen und dergl. geeignet erscheint, auch das Interesse des Eisenbahnfachmannes zu erregen.

Wir würden es mit Freuden begrüssen, wenn von anderer Seite Erfahrungen über die Bienenzucht durch Bahnwärter, practische Rathschläge u. s. f. mitgetheilt würden.

Das Uebereinkommen mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

(Schluss.)

d) Das nach den bisherigen Vereinbarungen für die Beförderung von Postambulanzwagen zu entrichtende Jahrespauschale von 10 500 fl. kommt vom 1. Januar 1884 angefangen in Wegfall, und ist für diese Beförderung fortan von der K. K. Postanstalt keine wie immer geartete Vergütung zu leisten.

e) Briefpostsendungen, welche von einem Postorgane nicht begleitet werden, sind durch Bahnbedienstete zu vermitteln

§ 4. Die Dauer der neuen Concession endet mit 31. December 1965.

Mit diesem Zeitpunkte geht das lastenfreie Eigenthum an dem gesammten, den Gegenstand der neuen Concession bildenden Unternehmen, insbesondere an den Eisenbahnen selbst, an dem Grund und Boden und an den Bauwerken, welche dazu gehören, sammt allem unbeweglichen und beweglichen Zugehör, mit Einschluss des Fahrparks und der Vorräthe aller Art, sogleich durch das Gesetz und unmittelbar an den Staat über.

Dieser Eigenthumsübergang erfolgt ohne Entgelt; im Sinne der im § 8 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. No. 238, enthaltenen Anordnung wird jedoch bestimmt, dass für den Fahrpark der im Wege einer besonderen Vereinbarung ermittelte oder — sofern eine solche Vereinbarung bis zum Concessionsablaufe nicht erfolgt — unter sinngemässer Anwendung der Vorschriften über die Enteignung zum Zwecke der Herstellung und des Betriebes von Eisenbahnen festzustellende Schätzungswerth zu vergüten ist.

Das Eigenthum der aus den Betriebserträgnissen gebildeten Reservefonds verbleibt der Gesellschaft.

§ 5. Der K. K. Staatsverwaltung wird das Recht vorbehalten, das gesammte, den Gegenstand der neuen Concession bildende Unternehmen vom 1. Januar 1904 angefangen wann immer für den Staat einzulösen.

Im Falle der Ausübung dieses Rechts erwirbt der Staat das Eigenthum der Eisenbahnen und ihres Zugehörs in der im § 4 bezeichneten Ausdehnung, insbesondere mit Einschluss des Fahrparks, für welchen jedoch im Falle der Einlösung eine besondere Vergütung nicht zu leisten ist.

Die im § 4 bezeichneten Reservefonds bleiben Eigenthum der Gesellschaft.

Ausserdem finden die nachstehenden Bestimmungen Anwendung:

a) Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die in den sieben dem Zeitpunkte der Einlösung unmittelbar vorausgegangenen Betriebsjahren erzielten Reinerträgnisse des Bahnbetriebes ermittelt, hiervon die zwei ungünstigen Betriebsjahre ausgeschieden, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen 5 Jahre berechnet. Bei der Ermittelung der Reinerträgnisse sind den die Betriebsrechnung belastenden Ausgaben auch jene für Reconstructionen und Erneuerungen aller Art erwachsenen Kosten zuzurechnen, welche aus Reserve- oder Erneuerungsfonds bestritten wurden.

b) Eine dem auf obige Weise berechneten durchschnittlichen Reinertrage gleichkommende Jahresrente für die noch übrige Dauer der Concession bildet den Einlösungspreis. Diese Jahresrente ist in halbjährigen, am 30. Juni und 31. December jeden Jahres nachhinein fälligen Raten an die Gesellschaft zu bezahlen.

c) Falls der Staat sich entschliesst, die im Zeitpunkte der Einlösung noch ausständigen Reste der ob der Bahn bücherlich haftenden Prioritäts-Anlehen zur Selbstzahlung zu übernehmen, werden die zur Verzinsung und Tilgung der übernommenen Schulden erforderlichen Beträge von der an die Gesellschaft zu bezahlenden Jahresrente, bei welcher die Lasten der Prioritäts-Anlehen ausser Betracht geblieben sind, in Abzug gebracht.

d) Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der noch nicht fälligen Rentenzahlungen (lit. b und c) den zu 5 pCt. pro Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerth derselben zu bezahlen.

Falls der Staat sich hierzu entschliesst, hat er die Wahl, diese Capitalszahlung in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten.

Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergiebt.

§ 6. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn verpflichtet sich, die aus dem Titel der Staatsgarantie für die Mährisch-Schlesische Nordbahn empfangenen Garantievorschüsse im Betrage von 7 655 657 fl. 21 kr Oe. W. in Silber nebst den hiervon bis zum Tage der Rückzahlung dieser Vorschussschuld laufenden 4 Procent Zinsen binnen drei Monaten nach der Perfection des gegenwärtigen Uebereinkommens an den Staat zurückzuzahlen.

Die Führung einer abgesonderten Betriebsrechnung für die Linien der Mährisch-Schlesischen Nordbahn hat künftig nicht mehr stattzufinden.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn haftet künftig auch dem Staate gegenüber mit ihrem ganzen Vermögen und mit ihren gesammten Einnahmen zunächst und vorzugsweise, jedoch unbeschadet der anderen Gläubigern zustehenden Vorgangsrechte, für die Bezahlung der Zinsen und der Amortisation der zur Aufbringung des Anlagecapitals der Mährisch-Schlesischen Nordbahn emittirten Effecten, so zwar, dass nur in dem Falle, als das obige Vermögen und die obigen Einnahmen für die bezeichnete Zinsen- und Amortisationszahlung nicht ausreichen sollten, eine neuerliche Inanspruchnahme der Staatsgarantie eintreten könnte.

Zugleich erklärt die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, für die Vergangenheit aus dem Garantieverhältnisse keinen wie immer gearteten Anspruch erheben zu können.

§ 7. Die auf dem den Gegenstand der neuen Concession bildenden Eisenbahnnetze für die Beförderung von Personen und Gütern einzuhebenden Tarife, sowie alle etwa zulässigen Ermässigungen derselben (Nachlässe, Rückvergütungen, Rabatte, Refactien u. dgl.) sind ausnahmslos in Gemässheit der jeweilig bestehenden Normen öffentlich kundzumachen.

Bei der Gewährung von wie immer gearteten Tarifermässigungen darf eine persönliche Bevorzugung einzelner Versender oder Frachtunternehmer nicht stattfinden.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn erklärt sich bereit, den Bestrebungen der K. K. Regierung behufs Aufrechthaltung und Verallgemeinerung eines einheitlichen Tarifschemas einschliesslich einheitlicher Nebengebühren jederzeit in jeder Weise entgegenzukommen.

§ 8. Die Gesellschaft verpflichtet sich, auf ihrem ganzen Netze keine höheren als die nachstehend angeführten Tarife einzuheben, welche in Oesterreichischer Währung Noten verstanden sind und fortan als Maximaltarife zu gelten haben:

A. Für Personen.

Die derzeit auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bestehenden Tarife, das ist pro Person und Kilometer:

bei Courier- und Schnellzügen	für die	I.	Classe	5,70 kr.
„ „ „ „	„ „	II.	„	4,27 „
„ Post- und Personenzügen	„ „	I.	„	4,75 „
„ „ „ „	„ „	II.	„	3,56 „
„ „ „ „	„ „	III.	„	2,37 „

mit der Ermässigung, dass der kilometrische Tarif-Einheitssatz der III. Wagenclasse bei den gemischten Zügen, sowie bei den nach Bedürfniss einzuführenden Omnibuszügen und Secundärzügen auf 1,5 kr. herabgesetzt wird.

B. Für Güter, exclusive Mineralkohle.

Die laut Veröffentlichung im „Centralblatt für Eisenbahnen etc." No. 136 vom 12. November 1882 im Jahre 1883 auf den Linien des Westlichen Staatsbahnnetzes zur Einführung gelangten Tarife (Theil I: „Tarifbestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, dann lebenden Thieren, Equipagen und Leichen", giltig vom 1. September 1883; Theil II: „Besondere Bestimmungen und Gebührentarife für den Eil- und Frachtgütertransport, dann für die mit diesem Transporte im Zusammenhange stehende Beförderung von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen für die Westlichen Staatsbahnen", giltig vom 1 Juli 1883; einschliesslich des darin enthaltenen Ausnahmetarifes XVI. für den Transport von lebenden Thieren überhaupt, dann für Pferde, Fohlen und Maulthiere, sowie für Hornvieh insbesondere, jedoch mit Ausschluss aller übrigen Ausnahmetarife), und zwar sowohl bezüglich des Tarifsystems und der Classification, als der Tarif-Einheitssätze und Nebengebühren.

C. Für Mineralkohle.

Pro Tonne und Kilometer bei Entfernungen

von 1 bis 50 km. 2,4 kr.	von 201 bis 300 km. 1,2 kr.
„ 51 „ 100 „ 1,4 „	„ 301 „ 350 „ 1,0 „
„ 101 „ 200 „ 1,3 „	über 350 „ 0,8 „

Die Berechnung der Streckensätze erfolgt zonenweise derart, dass die Einheitssätze der weiteren Zonen auf jene der näheren nicht zurückgreifen.

An Manipulations-Gebühren dürfen höchstens 30 kr. pro Tonne eingehoben werden.

Ueberdies verpflichtet sich die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, für den Kohlenverkehr von den einzelnen Gruben des Ostrauer Revieres nach Wien (Nordbahnhof) und Floridsdorf einen Ausnahmetarif einzuführen, wonach der Gesammtsatz von der Grube bis zur Bestimmungsstation nicht mehr als höchstens 4 fl. 8 kr. pro Tonne exclusive Manipulations-Gebühr betragen wird.

§ 9. Es soll jedoch auf Verlangen der K. K. Regierung eine weitere, den Verhältnissen entsprechende Herabsetzung der Tarife stattfinden, sobald die Voraussetzung des § 10 lit. e), Alinea 3, des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. No. 238, eintritt.

§ 10. Die Tarife, Tarifnachträge und Antheilstabellen sind der staatlichen Aufsichtsbehörde behufs Prüfung ihrer Uebereinstimmung mit den bestehenden Gesetzen und dem gegenwärtigen Uebereinkommen innerhalb der hierfür im Allgemeinen festgesetzten Fristen vorzulegen.

Die Einführung der Tarife kann erst erfolgen, wenn gegen dieselben im obigen Sinne kein formeller Anstand erhoben worden ist.

Alle von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit anderen inländischen Transportanstalten abzuschliessenden Verträge, welche sich auf die Theilung von Verkehren oder auf Tarifverhältnisse welcher Art immer beziehen, sind dem K. K. Handelsministerium zur Kenntniss vorzulegen.

Für die gleichen Transportgegenstände dürfen unter den gleichen Verfrachtungsbedingungen die Gesammt-Transportkosten für eine näher gelegene Station von Seite der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht höher bemessen werden, als für eine entferntere Station derselben Linie.

Ausnahmen von diesem Grundsatze zu gestatten, bleibt ausschliesslich dem K. K. Handelsministerium vorbehalten.

Wenn die Kaiser Ferdinands-Nordbahn für Güter ausländischer Provenienz Frachtermässigungen oder anderweitige Begünstigungen zugestanden hat, so ist sie verpflichtet, auf Verlangen des K. K. Handelsministeriums für gleiche Güter inländischer Provenienz unter gleichen Verfrachtungsbedingungen mindestens ebenso weitgehende Ermässigungen und sonstige Begünstigungen zuzugestehen, als für die ausländischen Güter, und zwar rücksichtlich des Frachtsatzes in der Weise, dass in dem Falle, wenn das inländische Gut keine kürzeren Strecken auf den gesellschaftlichen Linien zurücklegt, als das ausländische Gut, für das erstere kein höherer kilometrischer Einheitssatz, im anderen Falle aber kein höherer Streckensatz eingehoben wird, als für das letztere.

§ 11. Wenn die Kaiser Ferdinands-Nordbahn sich an einem Verkehre betheiligt, in welchem irgend einem ausserhalb des Gebietes der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder gelegenen Lagerhause oder Entrepot gewisse Begünstigungen gewährt werden, so ist sie verpflichtet — soweit es an ihr liegt — in demselben Verkehre unter den gleichen Voraussetzungen und Bedingungen den durch den Zug des betreffenden Verkehres berührten inländischen öffentlichen Lagerhäusern auf Verlangen des K. K. Handelsministeriums mindestens die gleichen Vortheile zuzugestehen.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn verpflichtet sich, alle diejenigen Ermässigungen und sonstigen Begünstigungen, welche sie in irgend einem sich über Wien oder Marchegg bewegenden directen Verkehre zugesteht, für die gleichen Artikel und unter den gleichen Verfrachtungsbedingungen auch dann zu gewähren, wenn eine Reexpedition in Wien (einschliesslich der Vororte) stattfindet.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn wird sich in solchen Fällen mit einer mässigen Zuschlagsgebühr begnügen, welche unter keinen Umständen höher sein darf, als die für den betreffenden Artikel unter den gegebenen Verfrachtungsbedingungen normalmässig einzuhebende Manipulationsgebühr, wozu nur bei etwa erforderlicher factischer Mehrleistung an Transportdistanz die tarifmässige Vergütung der betreffenden kilometrischen Distanz hinzutreten darf.

Rücksichtlich der Controle, welche in den Fällen der vorausgehenden Absätze dieses Paragraphs vom Standpunkte der Wahrung der bahnseitigen Interessen unumgänglich nothwendig erscheint, wird ein coulantes Vorgehen in Aussicht genommen, und unterwirft sich die Kaiser Ferdinands-Nordbahn in dieser Richtung einer eventuellen Entscheidung des K. K. Handelsministeriums.

Behufs Erleichterung der Approvisionirung der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien verpflichtet sich die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, auf ihren Linien für frisches Fleisch bei Aufgabe von mindestens 5 000 kg pro Wagen bis Wien keine höheren Frachtsätze als jene einzuheben, welche auf den in Wien einmündenden, vom Staate betriebenen Bahnen für diesen Transportartikel nach Wien bei gleicher Verfrachtungsdistanz jeweilig eingehoben werden.

Ausserdem verpflichtet sich die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, für die Beförderung von Hornvieh in Wagenladungen von ihren wichtigeren Stationen nach Wien (St. Marx) auf Verlangen der K. K. Regierung analog dem auf den westlichen Staatsbahnen seit 1. Januar 1884 in Kraft stehenden Ausnahmetarif XVIa einen Ausnahmetarif einzuführen, in welchem bei Distanzen von mehr als 300 km ein Einheitssatz von 0,77 kr. und bei geringeren Entfernungen ein solcher von 0,85 kr. pro Quadratmeter und Kilometer einschliesslich Manipulations-Gebühr zur Grundlage zu nehmen ist und im Uebrigen die besonderen Bestimmungen des bezogenen Ausnahmetarifes XVIa der Westlichen Staatsbahnen zu gelten haben.

§ 12. Für die Transporte mineralischer Kohle, welche der Kaiser Ferdinands-Nordbahn aus inländischen Werken zukommen, wird die Bahnanstalt in keinem Falle eine ungünstigere Behandlung in Bezug auf Verfrachtung, Lagerung und in jeder sonstigen Hinsicht eintreten lassen, als für die ihr zukommenden ausländischen Mineralkohlen.

Insbesondere wird die Kaiser Ferdinands-Nordbahn für Mineralkohlen inländischer Provenienz unter keinen Umständen eine höhere Manipulations-Gebühr berechnen, als diejenige niederste Gebühr, welche sie jeweilig in ihren Antheilen an den directen Tarifen für ausländische Mineralkohle unter diesem Titel zugeschieden erhält.

§ 13. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn verpflichtet sich, zur Herstellung directer Tarife für den Güterverkehr von den an ihr Netz anschliessenden K. K. Staatsbahnen oder im Betriebe der K. K. Staatsverwaltung befindlichen Privatbahnen nach Wien oder umgekehrt mitzuwirken.

Diese Tarife sind auf der Grundlage herzustellen, dass die einzuhebenden Gesammtfrachtsätze zwischen den betheiligten Strecken des Staatsbetriebes und der Nordbahn nach Verhältniss der Kilometerzahl der bezeichneten Strecken vertheilt werden.

Bei der Feststellung dieser directen Tarife erklärt die Nordbahn von Fall zu Fall das äusserste Entgegenkommen bethätigen zu wollen.

§ 14. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn verpflichtet sich, auf ihre eigenen Kosten die noch nicht ausgebauten Strecken einer Eisenbahnlinie, welche von Bielitz über Teschen, Friedland, Frankstadt und Walachisch-Meseritsch nach Bistritz, sodann über Holleschau, Hullein, Kremsier und Zborowitz führt, und sich von letzterer Station oder einem andern geeigneten Punkte der Strecke Kremsier-Zborowitz bis zu einem später zu bestimmenden Anschlusspunkte der Mährischen Transversalbahn fortsetzt, zu erbauen und in Betrieb zu setzen, und zu diesem Zwecke unverzüglich um die a. h. Concessions-Ertheilung anzusuchen.

Für die hiernach herzustellenden Eisenbahnstrecken, welche binnen längstens zwei einhalb Jahren, vom Tage der a. h. Concessions-Ertheilung an gerechnet, dem öffentlichen Verkehre zu übergeben sind, werden die in dem Gesetze vom 25. Mai 1880, R.-G.-Bl. No. 56, vorgesehenen Steuer- und Gebühren-Befreiungen gewährt.

Insofern es zur Erfüllung der übernommenen Verpflichtung im Bedürfnisse liegt, dass die der K. K. priv. Kremsierer Bahn unter dem 14. Januar 1883, R.-G.-Bl. No. 12, ertheilte Concession für die Bahnstrecke Bistritz-Walachisch-Meseritsch an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn übertragen werde, wird die K. K. Staatsverwaltung hierfür vermittelnd einwirken.

Falls ferner die Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Erwerbung der bereits ausgebauten Strecken der Kremsierer Bahn von Bistritz bis Zborowitz anstreben sollte, für welche Erwerbung die Gebühren- und Stempelfreiheit gewährt wird, so wird die K. K. Staatsverwaltung bereit sein, dieses Bestreben mit dem ihr zu Gebote stehenden Einflusse zu unterstützen.

§ 15. Unbeschadet des Umstandes, dass durch die Aufrechthaltung der bisherigen Concessions-Bestimmungen der von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu übernehmenden Strecken der Kremsierer Bahn und durch die für die neuen Strecken der im § 14 bezeichneten Eisenbahnlinie zu gewährenden Steuer- und Gebühren-Befreiungen die Führung einer besonderen, nach den Anordnungen der K. K. Staatsverwaltung einzurichtenden Betriebsrechnung für die angeführten Bahnstrecken bedingt ist, sind dieselben im Uebrigen, namentlich in allen den öffentlichen Verkehr und die Tarife betreffenden Beziehungen als integrirende Bestandtheile des einheitlichen Nordbahnnetzes zu behandeln.

Demgemäss findet die Einhebung einer Manipulationsgebühr beim Uebergange von einer dieser Strecken auf die andere oder auf die älteren Nordbahnlinien und umgekehrt nicht statt, und sind behufs Anwendung der Zonentarife die zurückgelegten Distanzen im Ganzen einzurechnen.

§ 16. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn räumt der K. K. Staatsverwaltung im Wege eines mit derselben auf deren Verlangen abzuschliessenden Péagevertrages das Recht ein, die in den §§ 14 und 15 erwähnten Eisenbahnstrecken und die deren Fortsetzung bildende Nordbahnstrecke Bielitz-Saybusch für den Durchgangsverkehr von und nach den K. K. Staatsbahnen oder vom Staate betriebenen Privatbahnen, beziehungsweise von und nach jenen Bahnstrecken, in Ansehung deren dem Staate ähn-

liche Befugnisse, wie die hier eingeräumten, zustehen, gegen Entrichtung einer Péagegebühr mitzubenutzen.

Die Feststellung der Péagegebühr, sowie der etwa für die Beistellung der Zugkraft zu leistenden Entschädigung erfolgt nach den aus der Beilage ·/. ersichtlichen Bestimmungen.

Der K. K. Staatsverwaltung wird insbesondere für den Verkehr nach Westen und umgekehrt das Recht der freien Tariffeststellung in allen einschlägigen Relationen eingeräumt.

Nur in der Relation Wien soll von der K. K. Staatsverwaltung einseitig nicht unter die im § 8 Lit. b) bezeichneten Tarife herabgegangen werden, vielmehr jede diese Tarifsätze unterbietende Tarifirung im Wege einer Vereinbarung erfolgen, zu welcher die Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Falle des nachgewiesenen Bedürfnisses ihre Einwilligung nicht versagen wird.

§ 17. Mittelst Péageverträgen, welche auf Grund der im § 16 vereinbarten Bestimmungen über die Feststellung der Péagegebühr und Entschädigung abzuschliessen sind, wird der K. K. Staatsverwaltung auf deren Verlangen die Mitbenutzung jeder der nachstehend bezeichneten Nordbahnstrecken eingeräumt, und zwar:

1. Sternberg-Olmütz;

2. Chelmek-Oswiecim, eventuell vom Einmündungspunkte der projectirten Fortsetzung der Jaworznoer Kohlenbahn bis zum Abzweigungspunkte einer selbstständigen Anschlussstrecke der Galizischen Transversalbahn.

§ 18. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn räumt dem K. K. Staatseisenbahnbetriebe das Recht ein, ihre bestehenden und den jeweiligen Verkehrsbedürfnissen gemäss zu erweiternden Bahnhöfe in Olmütz, Saybusch und Oswiecim während der ganzen Concessionsdauer unentgeltlich mitzubenutzen.

Das Baucapital, die Erhaltungs- und sonstigen Kosten dieser Bahnhöfe werden in die behufs Feststellung der Péagegebühr und Entschädigung aufzustellende Berechnung (Z. I, Lit. a) bis c) der Beilage) nicht einbezogen.

Auf Verlangen des K. K. Handelsministeriums wird die Kaiser Ferdinands-Nordbahn dem Staatseisenbahnbetriebe ein Bureau im Wiener Nordbahnhofe unentgeltlich zur Verfügung stellen.

§ 10. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn verpflichtet sich, das lastenfreie Eigenthum des ihr gehörigen ($1/_6$) Antheiles der Wiener Verbindungsbahn, falls dessen Einlösung von der K. K. Staatsverwaltung verlangt werden sollte, dem Staate in jenem Zeitpunkte, in welchem dieses Verlangen gestellt wird, um den Pauschaleinlösungspreis von 600 000 fl. Oe. W. in Noten abzutreten.

Der K. K. Staatsverwaltung wird das Recht eingeräumt, diesen Einlösungspreis nach und nach durch Bezahlung einer Jahresrente zu entrichten, welche ausreicht, um den Betrag des Einlösungspreises innerhalb der Conessionsdauer der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (§ 4) zu tilgen und die jeweilig noch aushaftende Restforderung mit 5 pCt. jährlich zu verzinsen.

Die wirklich erfolgte Einlösung des obigen Verbindungsbahnantheiles vorausgesetzt, ist in dem Falle, als der Staat nach erfolgter Einlösung des Nordbahnnetzes von dem ihm im § 5 dieses Uebereinkommens vorbehaltenen Rechte, anstatt der noch nicht fälligen Rentenzahlungen den discontirten Capitalswerth derselben zu bezahlen, Gebrauch macht, diesem Capitalswerthe der dann noch aushaftende Restbetrag des Einlösungspreises für den Verbindungsantheil zuzurechnen.

Das dem Staate bezüglich des obigen Verbindungsbahnantheiles eingeräumte Einlösungsrecht erlischt, wenn es nicht binnen längstens 5 Jahren, vom Tage der Ertheilung der neuen Concession (§ 1) an gerechnet, ausgeübt wird.

§ 20. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn verpflichtet sich, auf ihre eigenen Kosten von einem von der K. K. Staatsverwaltung zu bestimmenden Punkte der in Krakau einmündenden Nordbahnlinie ausserhalb des innern Festungsrayons einen Circumvallationsflügel zum Anschlusse an die K. K. Staatsbahnlinie Skawina-Podgorze herzustellen.

Die im Zuge dieser Flügelbahn, welche einen integrirenden Bestandtheil des gesellschaftlichen Bahnnetzes zu bilden hat, auszuführende Weichselbrücke ist mittelst Anlage einer getrennten Fahrbahn von mindestens 8 m Breite für den Strassenverkehr benutzbar einzurichten.

Die ganze Anlage ist binnen längstens anderthalb Jahren nach Perfection des gegenwärtigen Uebereinkommens zu vollenden und dem öffentlichen Verkehre zu übergeben.

§ 21. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn erklärt sich bereit, das Zustandekommen einer die March überbrückenden Schleppbahn bis in den innern Hof der K. K. Aerarial-Tabakfabrik in Göding zu fördern und wird sich zu diesem Zwecke mit der K. K. Finanzverwaltung in das Einvernehmen setzen.

§ 22. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn erklärt sich bereit, fortan das Zustandekommen zweckmässiger, an ihr Netz anschliessender Localbahnen werkthätig zu fördern und diesem Zwecke aus Mitteln der Gesellschaft innerhalb der nächsten zehn Jahre Beträge bis zur Gesammthöhe von 10 Millionen Gulden Oesterreichischer Währung unter der Voraussetzung zuzuwenden, dass die Interessenten entsprechende Beiträge leisten und dass bei Ertheilung der einschlägigen Concessionen die jeweilig für Localbahnen gesetzlich zulässigen Erleichterungen und Begünstigungen gewährt werden.

Als solche durch die Kaiser Ferdinands-Nordbahn auszuführende Localbahnen werden schon jetzt folgende einverständlich bezeichnet:

1. von Drösing nach Zistersdorf;
2. von Zauchtl über Odrau nach Wigstadtl;
3. von Murk oder einem andern geeigneten Punkte der zu erbauenden Eisenbahnstrecke Walachisch-Meseritsch-Bielitz nach Neutitschein;
4. von Golleschau oder einem andern Punkte der obigen Eisenbahnstrecke nach Ustron;
5. von Bielitz über Keuty und Andrichau nach Wadowice.

Die unter Z. 3 angeführte Abzweigung ist gleichzeitig mit der anschliessenden Hauptbahn zu vollenden und in Betrieb zu setzen.

§ 23. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn ist gehalten, vor Ablauf jeden Jahres diejenigen Localbahnen zu bezeichnen, welche sie in Erfüllung der übernommenen Verpflichtung im Laufe des nächstfolgenden Jahres in Angriff zu nehmen beabsichtigt.

§ 24. In Ansehung jener bereits bestehenden oder erst künftig zu erbauenden, in das Nordbahnnetz einmündenden Localbahnen, deren Betrieb nicht für Rechnung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn geführt wird, hat fortan als ausnahmsloser Grundsatz zu gelten, dass für die Mitbenutzung bestehender Anlagen in den Anschlussbahnhöfen der Hauptbahn und für den daselbst durch Nordbahnorgane besorgten Stationsdienst keine wie immer geartete Vergütung oder Beitragsleistung der Localbahn-Unternehmung auferlegt, beziehungsweise aufgerechnet werden darf.

§ 25. Die K. K. Regierung ist geneigt, falls die Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Erwerbung der den Gegenstand der a. h. Concessionsurkunde vom 27. Juli 1882, R.-G.-Bl. No. 117, bildenden Localbahn nach Wsetin, event. mit der Abänderung anstreben sollte, dass zunächst der Anschluss von Walachisch-Meseritsch nach Weisskirchen statt jenes nach Pohl zur Ausführung gelangt, dieses Bestreben mit dem ihr zu Gebote stehenden Einflusse in der Voraussetzung zu unterstützen, dass sofort auch die Abzweigung von Krasna nach Roznau mit einer den Bedürfnissen dieses Curortes entsprechenden Stations-Anlage hergestellt wird.

§ 26. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn verzichtet hiermit ausdrücklich auf alle ihr etwa noch zustehenden Ansprüche aus dem a. h. Privilegium vom 4. März 1836 und aus den späteren Concessionen und Uebereinkommen und erklärt sich damit einverstanden, dass diese Concessionen und Uebereinkommen gleich dem obigen Privilegium nach § 1 dieses Uebereinkommens ausser Kraft treten.

Die Gesellschaft verzichtet insbesondere auch unter Zurückziehung der von ihr erhobenen Proteste auf jede Einwendung und auf jeden Entschädigungs- oder sonstigen Anspruch aus Anlass der durch das Gesetz vom 28. Februar 1883, R.-G.-Bl. No. 22, angeordneten Betriebsführung der Eisenbahnstrecke Oswiecim-Podgorze in eigener Regie des Staates, aus Anlass der eventuellen Ausführung der im § 17, Z. 2, erwähnten Verbindung der Galizischen Transversalbahn mit den Jaworznoer Kohlenwerken, eventuell bis zur Russischen Grenze, und aus Anlass des Umstandes, dass die Concession zum Baue und Betriebe der im Sinne des Gesetzes vom 28. November 1883, R.-G.-Bl. No. 173, herzustellenden Eisenbahnverbindung von der Ungarischen Landesgrenze in der Richtung von Ungarisch-Hradisch, Brünn, Iglau etc. an eine andere Unternehmung als die Kaiser Ferdinands-Nordbahn ertheilt wird.

Es wird einverständlich anerkannt, dass die Feststellung der Trace dieser Eisenbahnverbindung, sowie jener zwischen der Galizischen Transversalbahn und den Jaworznoer Kohlenwerken dem Ermessen der K. K. Regierung vorbehalten bleibt.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn verzichtet auch auf die ihr im § 8 der a. h. Concessionsurkunde vom 22. August 1881 R.-G.-Bl. No. 108, gewährte Uebernahme der aus dieser Concession erwachsenen Rechte und Pflichten bezüglich der Localbahn von Ungarisch-Hradisch nach Ungarisch Brod sammt Abzeigungen.

§ 27. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat ihre Gesellschaftsstatuten mit den Bestimmungen des gegenwärtigen Uebereinkommens und den derzeit geltenden Gesetzen in Einklang zu bringen.

§ 28. Der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wird die Stempel- und Gebührenfreiheit für die erste Ausgabe jener Titel (Actien, Prioritäts-Obligationen) bis zum Gesammt-Nominalbetrage von höchstens 25 Millionen Gulden eingeräumt, welche zur Capitalsbeschaffung für nachstehende Zwecke erforderlich sind:

a) für die nach § 6 an den Staat zu leistende Rückzahlung der Garantievorschüsse nebst Zinsen;

b) für die nach § 20 herzustellende Flügelbahn bei Krakau und für die nach § 21 eventuell auszuführende Schleppbahn zur Gödinger Aerarial-Tabakfabrik;

c) für die eventuelle Erwerbung und Umgestaltung der Kremsierer Bahn (§ 14);

d) für die Fundirung der gegenwärtigen schwebenden Schuld der Gesellschaft;

e) für Ergänzungs- und Erweiterungsbauten, Vermehrung des Fahrparks und sonstige für den Bahnbetrieb erforderliche Herstellungen und Anschaffungen.

Insoweit zu den bezeichneten Zwecken Prioritäts-Obligationen ausgegeben werden, wird für die bücherliche Eintragung derselben, sowie für die betreffende Pfandbestellungs-Urkunde die Stempel- und Gebührenfreiheit zugestanden.

Die auf obige Capitalsbeschaffung bezüglichen Acte, Eingaben und Urkunden geniessen die Gebühren- und Stempelfreiheit.

Es wird einverständlich anerkannt, dass für die neue Concession nur die in Gemässheit der Entscheidungen des K. K. Finanzministeriums vom 19. Januar 1856, Z. 54127 und vom 15. September 1873, Z. 23502, auf Eisenbahnconcessionen anzuwendende, in dem Kaiserlichen Patente vom 27. Januar 1840 (Justizgesetzsammlung No. 404) festgesetzte Taxe zu entrichten ist.

§ 29. Etwaige aus diesem Uebereinkommen entstehende privatrechtliche Streitigkeiten sollen durch das K. K. Landesgericht in Wien entschieden werden.

§ 30. Von Seite der K. K. Regierung wird die Perfection des gegenwärtigen Uebereinkommens von der auf verfassungsmässigem Wege zu erwirkenden legislativen Genehmigung desselben abhängig gemacht.

Falls diese letztere nicht bis 1. Juli 1884 ertheilt sein sollte, ist die Kaiser Ferdinands-Nordbahn an das Uebereinkommen nicht weiter gebunden.

§ 31. Das gegenwärtige Uebereinkommen wird in zwei Parien stempel- und gebührenfrei ausgefertigt, wovon eines im K. K. Handelsministeriums aufbewahrt, das andere der Gesellschaft ausgefolgt wird.

Wien, am

Beilage.

Bestimmungen für die Feststellung der Péagegebühr und Entschädigung.

I. Zur Feststellung der Péagegebühr werden für jede einzelne vom Staate mitzubenutzende Strecke, einschliesslich der beiden sie begrenzenden Abzweigungsstationen (event. der an die Stelle einer Abzweigungsstation tretenden Gleiseverbindung in freier Bahn), alljährlich festgestellt:

a) Die $5^1/_{16}$ pCt. Zinsen des auf die unbeweglichen Bestandtheile der Strecke sammt Grundeinlösung und auf das zugehörige, auf dieser Strecke befindliche Inventar, also mit Ausschluss des rollenden Materials, thatsächlich verwendeten Capitals ohne Zurechnung von Geldbeschaffungskosten und Intercalar-Zinsen.

b) Die im Gegenstandsjahre aufgelaufenen effectiven Kosten der Erhaltung derselben Anlagen und Ausrüstungsgegenstände (Capitel VII bis X des Allgemeinen Contirungsschemas) sammt den auf die bezügliche Strecke entfallenden Antheilen an der Feuerassecuranz (Capitel III, Artikel 3), an den Grund- und Gebäudesteuern, ferner an den allgemeinen Auslagen für Bahnaufsicht und Bahnerhaltung (Capitel V), sowie sammt den Kosten für Bahnaufsicht im engeren Sinne (Capitel VI).

c) Die im Gegenstandsjahre aufgelaufenen effectiven Kosten für Stationsdienst (Capitel XII) mit Ausschluss der für die Besorgung des Transportdienstes erwachsenden persönlichen und sachlichen Ausgaben.

Der aus a) bis c) resultirende Jahresaufwand, getheilt durch die Summe aller im Gegenstandsjahre auf der betreffenden Péagestrecke im Dienste beider Theile gefahrenen Wagenachs-Kilometer bildet die Péagegebühr, welche der Staat für je Einen im bezüglichen Jahre durch die in seinem Dienste gestandenen Wagen zurückgelegte Achskilometer an den Concessionär zu bezahlen hat.

II. Hierzu kommt in jenen Fällen, wo die Beförderung der im Dienste des Staates stehenden Wagen auf der Péagestrecke durch die Zugkraft des Concessionärs unter Beigabe des Zugförderungs- und Zugbegleitungs-Personals durch denselben erfolgt, eine hierfür zu leistende Entschädigung, welche für jeden in dieser Weise zurückgelegten Wagenachs-Kilometer mit dem Einheitssatze bemessen wird, der sich ergiebt, wenn die dem Concessionär im Gegenstandsjahre auf der die Péagestrecke enthaltenden Eisenbahn erwachsenen Auslagen für:

d) $5^1/_{16}$ pCt. Verzinsung der effectiven Anschaffungskosten der Locomotive, Tender und Tender-Ausrüstungsgegenstände, sowie für die Erhaltung derselben (Capitel XVI, Artikel 1);

e) Fahrdienst (Capitel XIII) und

f) Zugförderungsdienst (Capitel XV) nach Abzug, resp. Zurechnung der activen oder passiven Locomotivmiethe durch die Summe aller im beiderseitigen Interesse auf derselben Eisenbahn und im selben Jahre mit der Zugkraft des Concessionärs zurückgelegten Wagenachs-Kilometer getheilt werden.

Schliesslich sei noch bemerkt, dass die am 7. d. M. abgehaltene Generalversammlung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn die aus Anlass des Ablaufs des Privilegiums mit der Regierung getroffene Vereinbarung einstimmig genehmigt hat.

Der Entwurf eines Gesetzes,

betreffend den weiteren Erwerb von Eisenbahnen für den Staat und dessen Begründung.

(Schluss.)

2. Erwerb des Bremischen Eisenbahnbesitzes.

Die Freie Hansestadt Bremen war bisher an den im Preussischen Staatsbetriebe befindlichen Eisenbahnen in folgender Weise betheiligt:

a) als Miteigenthümerin der seiner Zeit von Hannover und Bremen auf gemeinsame Rechnung angelegten Eisenbahnen von Wunstorf nach Bremen und von Bremen nach dem Ausflusse der Geeste;

b) als Eigenthümerin der ursprünglich im Betriebe der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft, seit Verstaatlichung der letzteren im Staatsbetriebe befindlichen Uelzen-Langwedeler Eisenbahn;

c) daneben standen dem Staate Bremen auch bezüglich der im Bremischen Gebiete belegenen Strecke der Venlo-Hamburger Eisenbahn gegen die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft bezw. den Preussischen Staat als deren Rechtsnachfolger gewisse vertragliche Ansprüche, theils staats-, theils privatrechtlicher Natur, zu.

Die aus den ad a und b gedachten Gemeinschaftsverhältnissen sowohl für die Verkehrs- und Betriebsleitung, wie auch für die jährliche Rechnungslegung sich ergebenden sehr erheblichen und fortwährend wachsenden Unzuträglichkeiten haben die Staatsregierung dazu geführt, in Ausübung der vertraglich vorbehaltenen Kündigungsbefugnisse beide Vertragsverhältnisse — und zwar das Miteigenthumsverhältniss ad a zum Ablauf des Jahres 1882, das Uelzen-Langwedeler Pachtverhältniss zum Ablauf des Jahres 1883 — aufzulösen.

Die Verhandlungen mit dem Senate der Freien Hansestadt Bremen haben inzwischen in dem diesem Gesetzentwurfe beigedruckten Vertrage, betreffend die Uebertragung der Bremischen Eisenbahnen auf den Preussischen Staat vom 30. November 1883, und in dem Staatsvertrage vom gleichen Tage, betreffend die in Bremen belegenen Preussischen Eisenbahnen, ihren Abschluss gefunden.

Während der zuletzt erwähnte Staatsvertrag die künftigen hoheitsrechtlichen Beziehungen Bremens zu den im Bremischen Gebiete belegenen Preussischen Eisenbahnstrecken ordnet, sind in dem zuerst erwähnten Vertrage alle Fragen privatrechtlicher Natur geregelt worden, welche aus der Aufhebung der seitherigen Gemeinschaftsverhältnisse zwischen beiden Staaten sich ergaben.

Die Freie Hansestadt Bremen überträgt danach ihren ganzen gegenwärtigen Eisenbahnbesitz — mit Ausschluss einzelner specifisch Bremischer Anlagen — gegen eine Gesammtbaarabfindung von 36 000 000 *M.* an Preussen definitiv zu Eigenthum; zugleich wird die Führung des Betriebes auf den im Bremischen Eigenthum verbleibenden besonderen Bahnanlagen von Preussen — nach Massgabe der desfalls bestehenden besonderen Abmachungen — dauernd übernommen.

In privatrechtlicher Beziehung charakterisirt sich das mit Bremen vereinbarte Rechtsgeschäft, soweit es die Uelzen-Langwedeler Eisenbahn zum Gegenstand hat, lediglich als Kaufvertrag, während es bezüglich der Wunstorf-Bremer und Bremen-Geestebahn aus einer den ursprünglichen Vertragsbestimmungen entsprechenden Auseinandersetzung des seitherigen Miteigenthums und aus dem Ankaufe der nach dieser Auseinandersetzung im Bremischen Alleineigenthum verbliebenen Bahntheile sich zusammensetzt. Das für die Uelzen-Langwedeler Eisenbahn bewilligte Kaufgeld ist hierbei auf rot. 5 000 000 *M.* angenommen und mit diesem Betrage in der Gesammtabfindung von 36 000 000 Mark enthalten, wohingegen der Rest von 31 000 000 *M.*, sowohl die vertragsmässige Abfindung für das seitherige Miteigenthum an den mit der Auseinandersetzung in das Alleineigenthum Preussens übergehenden Preussischen Strecken der seitherigen Gemeinschaft, als auch den Kaufpreis für die im Bremischen Alleineigenthum verbliebenen Bahntheile, sowie die Abfindung für alle sonstigen Vertragsleistungen Bremens in sich schliesst.

In letzterer Beziehung kommt insbesondere in Betracht, dass in den abgeschlossenen Verträgen zugleich die wegen der Durchführung der Venlo-Hamburger Eisenbahn zwischen Bremen und der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft, bezw. zwischen den beiderseitigen Staatsregierungen bisher bestandenen Vertragsbeziehungen eine den veränderten Besitzverhältnissen entsprechende anderweite Regelung gefunden haben, bei welcher Bremischerseits zu Gunsten des diesseitigen Staates zugleich auf nicht unwichtige Ansprüche vermögensrechtlicher Natur Verzicht geleistet worden ist.

Als eine unmittelbare Consequenz des staatsseitigen Erwerbes des Bremischen Eisenbahnbesitzes stellt sich der für

Preussische Rechnung vertraglich übernommene Umbau des Hauptbahnhofes Bremen dar, zu dessen Ausführung im § 2 des Gesetzentwurfs ein besonderer Credit in Höhe von 9 500 000 *M.* nachgesucht worden ist.

Unter Bezugnahme auf die näheren Ausführungen der Denkschrift kann das der verfassungsmässigen Beschlussfassung des Landtages jetzt unterbreitete Gesammtabkommen mit Bremen als dem allgemeinen Verkehrsinteresse, wie dem finanziellen Staatsinteresse gleicherweise entsprechend bezeichnet werden.

Als Anfangstermin für das neue Vertragsverhältniss ist — im Interesse thunlichster Vereinfachung der für die Vergangenheit noch vorzunehmenden Abrechnungen — der 1. April 1883 vereinbart worden, dergestalt, dass von dem gedachten Tage ab bereits die volle und uneingeschränkte Nutzung der in Frage stehenden Anlagen und Werthe — gegen Gewährung einer 4 pCt. Verzinsung des vereinbarten Abfindungscapitals — als auf Preussen übergegangen gilt, während bis zu jenem Termine für die Betheiligung Bremens an den Erträgnissen sowohl der Uelzen-Langwedeler, wie auch der Wunstorf-Bremer und Bremer-Geestebahn die seitherigen Vereinbarungen massgebend sein sollen.

Erwächst hieraus dem Bremischen Staat bezüglich der Wunstorf-Bremer und Bremen-Geestebahn — durch den Weiterbezug des bisherigen hälftigen Einnahmeantheils für das Quartal Januar/März 1883 — ein gewisser finanzieller Vortheil, so findet derselbe — abgesehen von den aus dem Gesammtgeschäfte dem Preussischen Staate zufliessenden Vortheilen — seine Ausgleichung zum Theil in denjenigen Ersparnissen, welche bei der Uelzen-Langwedeler Eisenbahn der diesseitigen Verwaltung daraus erwachsen, dass für die Zeit vom 1. April bis 31. December 1883 an Stelle des vollen Dritttheiles der Bruttoeinnahme nur die 4 pCt. Zinsen des Abfindungscapitals (von 5 000 000 *M.*) an Bremen zu zahlen sind.

3. Die Tilsit-Insterburger Eisenbahn.

Diese 53,82 km lange Bahnstrecke bildet das Verbindungsglied zwischen der dem Staate gehörigen Bahn von Tilsit nach Memel und den älteren Hauptstrecken der Ostbahn. In dieser Verbindung, sowie in der Vermittelung des Verkehrs der nicht unwichtigen Handelsstadt Tilsit mit den übrigen Landestheilen liegt ihre wesentliche Bedeutung und eine ausreichende Begründung für die Zweckmässigkeit ihrer Aufnahme in das Staatseisenbahnnetz. Ausser mannigfachen, in der Denkschrift näher bezeichneten betriebsöconomischen Vortheilen wird sich von dem Uebergang der Bahn auf den Staat eine wesentliche Förderung der wirthschaftlichen Entwickelung der an der äussersten Grenze des Reichs belegenen Hafenstadt Memel, welche bisher durch die hohen Tarife der Privatgesellschaft in ihrem Aufblühen zurückgehalten wurde, erhoffen lassen. Wenn auch nach dem Ausbau der projectirten Staatsbahnlinie von Königsberg über Labiau nach Tilsit dem Unternehmen in der wichtigen Verkehrsrichtung nach Königsberg eine nicht unerhebliche Einbusse droht, so wird dasselbe doch in der Richtung nach Süden und Südosten über Insterburg-Korschen bezw. Prostken seine Bedeutung als kürzeste und tauglichste Bahnverbindung bewahren und unter der einheitlichen Verwaltung des Staates auf die Dauer in seiner Ertragsfähigkeit voraussichtlich eine Einbusse nicht erleiden.

Die Angemessenheit des Kaufpreises und die dem Staat durch die Aufnahme der Bahn in das Staatsbahnnetz erwachsenden besonderen Vortheile sind in der angefügten Denkschrift näher erläutert.

4. Die Oels-Gnesener Eisenbahn

verbindet die neuerdings auf den Staat übergegangene Rechte-Oder-Uferbahn bei Oels mit der gleichfalls vom Staat erworbenen Oberschlesischen Eisenbahn bei Gnesen und stellt zwischen beiden Orten und in gewissen Richtungen auch von Breslau nach dem Norden die kürzeste Schienenverbindung her. Bei Jarotschin kreuzt sie die vor Kurzem gleichfalls in Staatsbesitz übernommene Posen-Creuzburger Eisenbahn. So bildet die Bahn, wenn auch von nicht erheblicher eigener Bedeutung, doch ein willkommenes Zwischenglied zwischen wichtigen Staatsbahnlinien, deren Besitz für den Betrieb und die Verwaltung des Staatseisenbahnnetzes in den östlichen Bezirken der Provinzen Posen und Schlesien mannigfache Vortheile bietet. Auch für die Landesvertheidigung an den östlichen Grenzen ist die Bahn nicht ohne Bedeutung.

Die Angemessenheit der von der Gesellschaft nach erstmaliger Ablehnung nunmehr angenommenen Abfindung ist in der Denkschrift, auf welche im Einzelnen verwiesen wird, näher begründet.

Mit der Uebernahme der unter No. 1, 3 und 4 bezeichneten Eisenbahnunternehmungen wird das Staatseisenbahnnetz einen Zuwachs von 663,96 km erhalten; und zwar beträgt die Betriebslänge

1. der Berlin-Hamburger Eisenbahn nebst der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn	450,43 km
2. der Tilsit-Insterburger Eisenbahn	53,82 „
3. der Oels-Gnesener Eisenbahn	159,71 „
zusammen	663,96 km.

Hierbei sind die Bremischen Eisenbahnen mit Rücksicht darauf, dass dieselben schon gegenwärtig im Betriebe der Preussischen Staatseisenbahnverwaltung befindlich und als solche in der Statistik nachgewiesen werden, ausser Betracht gelassen.

Der Gesetzentwurf sowie die demselben beigefügten Verträge entsprechen in ihrer Fassung im Wesentlichen den bisher vorgelegten Gesetzentwürfen und Verträgen gleicher Art. Nur Folgendes wird hervorgehoben:

1. Die Hamburg-Bergedorfer und die Tilsit-Insterburger Eisenbahn sollen sofort käuflich übernommen und die an der Uelzen-Langwedeler, der Wunstorf-Bremer und der Bremen-Geestebahn der Freien Hansestadt Bremen zustehenden Eigenthums- bezw. Miteigenthumsrechte sofort erworben werden.

Bei der Berlin-Hamburger Eisenbahn übernimmt der Staat den Betrieb sofort auf seine Rechnung und zwar schon für das laufende Jahr, während die Dividende für das Jahr 1883 noch in der bisherigen Weise festgesetzt und an die Actionäre vertheilt werden soll.

Die Oels-Gnesener Eisenbahn, welche sofort vom Staat übernommen werden soll, wird zunächst für Rechnung der Gesellschaft verwaltet werden.

2. Die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn, von einer gleichnamigen Actiengesellschaft gegründet, ist nach dem Erwerb sämmtlicher Actien dieser Gesellschaft thatsächlich auf die Freie und Hansestadt Hamburg übergegangen und mit dieser auch der Kaufvertrag abgeschlossen worden. Letztere hat sich übrigens verpflichtet, dem Preussischen Staate die sämmtlichen Actien der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahngesellschaft zu übergeben oder den Nachweis der geschehenen Vernichtung derselben zu erbringen, sowie die Löschung der Firma der Gesellschaft im Handelsregister herbeizuführen.

3. Der mit der Tilsit-Insterburger Eisenbahngesellschaft abgeschlossene Vertrag ist dem Vertrage vom 27. September/3. October 1883, betreffend den Uebergang des Posen-Creuzburger Eisenbahnunternehmens auf den Staat, der mit der Oels-Gnesener geschlossene Vertrag dem Vertrage vom 14. November 1881, betreffend den Uebergang des Berlin-Görlitzer Eisenbahnunternehmens auf den Staat, nachgebildet.

In beiden Verträgen ist — und zwar hauptsächlich mit Rücksicht auf die noch rückständigen Prioritätsdividenden, welche sich bis ultimo 1882

bei der Tilsit-Insterburger auf	2 020 724,40 *M.*
bei der Oels-Gnesener auf	4 743 000 „
zusammen auf	6 763 724,40 *M.*

beliefen — von dem Zwischenstadium einer Betriebsführung für Rechnung des Staates Abstand genommen.

4. Was die Regelung der Beamtenverhältnisse anlangt, so bieten nur die bei den Bremischen Eisenbahnen bestehenden bezüglichen Verhältnisse einen Anlass zur näheren Erörterung.

Bei der Uelzen-Langwedeler Eisenbahn sind schon seither ausschliesslich Beamte der Magdeburg-Halberstädter Bahn, bezw. — seit deren Uebergang in den Staatsbesitz — Beamte der Staatseisenbahnverwaltung angestellt.

Für die an der Wunstorf-Bremer und der Bremen-Geestebahn nach Massgabe der früheren Vertragsbestimmungen innerhalb des Bremischen Staatsgebietes von Bremen angestellten Bahnbeamten ist — ebenso wie dieses nach der Gesetzesvorlage bezüglich der Beamten des Fürstlich Schaumburg-Lippeschen Theiles der Hannover-Mindener Eisenbahn vorgesehen ist — die Uebernahme in den diesseitigen Staatseisenbahndienst in Aussicht genommen.

Auch hier handelt es sich — abgesehen von dem der Billigkeit halber gleichfalls mit zu übernehmenden Vorstande der seitherigen Bremischen Eisenbahnbauinspection — lediglich um Beamte, welche auf Grund der früheren Vertragsbestimmungen schon bisher nur mit Zustimmung, bezw. auf Vorschlag der Preussischen Staatseisenbahnverwaltung angestellt und der Disciplinargewalt der Letzteren unterstellt gewesen sind. Auch die Gehälter und sonstigen Dienstemolumente derselben entsprechen denen der Preussischen Staatseisenbahnbeamten, so dass die Einrangirung unter die letzteren keinerlei Schwierigkeiten bietet.

Den nur diätarisch beschäftigten Bremischen Eisenbahnbeamten wird Bremischerseits das Dienstverhältniss gekündigt werden; zur Vermeidung von Härten sollen indess auch diese Beamten in die diesseitige Staatseisenbahnverwaltung, soweit das Bedürfniss reicht, unter Berücksichtigung ihrer bisherigen Dienst- und Besoldungsverhältnisse übernommen werden.

Was die Pensionirung angeht, so behält es bezüglich der am 1. April 1883 bereits pensionirten Beamten, welche während bestehender Gemeinschaft ihre Pensionen vertragsmässig aus der Gemeinschaftscasse erhielten, bei der früher getroffenen Vereinbarung, wonach mit Auflösung der Gemeinschaft — also vom 1. April 1883 ab — jeder Staat die Pensionen und Unterstützungen seiner Angehörigen auf eigene Rechnung übernimmt, sein Bewenden (Alinea 1 Artikel 9 des Vertrages vom 30. November 1883).

Den in den diesseitigen Staatsdienst übertretenden Beamten wird bei ihrer künftigen Pensionirung, welche im Allgemeinen nach Preussischen Grundsätzen, nach Bremischen Grundsätzen indess insoweit erfolgen soll, als die am 1. April 1883 bereits erdiente Bremische Pension, die später nach Preussischen Grundsätzen sich ergebende übersteigt, die bis zum Uebertritt bereits zurückgelegte pensionsfähige Dienstzeit mit in Anrechnung gebracht. Eine Mehrbelastung der diesseitigen Staatscasse erwächst hieraus nicht, da die aus der Anwendung der Bremischen Pensionirungsgrundsätze, bezw. aus der Mitanrechnung der vor dem 1. April 1883 liegenden pensionsfähigen Dienstzeit sich ergebenden Mehrleistungen an Ruhegehältern und Relictengeldern von Bremen zu übernehmen sind, sofern nicht etwa jene frühere Dienstzeit gerade im Preussischen Dienste zurückgelegt worden ist, für welchen Fall eine gleichheitliche Vertheilung derselben auf beide Staaten angemessen erschien (Artikel 9 No. I des Vertrages vom 30. November 1883).

Die in den diesseitigen Staatsdienst zu übernehmenden Bremischen Beamten sind durchweg Theilnehmer der Bremischen Wittwenanstalt für bürgerliche Beamte. Da diese Anstalt den überlebenden Wittwen und Waisen zum Theil noch günstigere, nirgends aber ungünstigere Benefizien gewährt, als nach dem Preussischen Gesetze, betreffend die Fürsorge für die Wittwen und Waisen der unmittelbaren Staatsbeamten, vom 20. Mai 1882, denselben zustehen würden, so erscheint es unbedenklich, dass diejenigen übertretenden Beamten, welche Mitglieder der Bremischen Anstalt bleiben wollen, auf ihren Wunsch gegen entsprechenden Verzicht auf die diesseitigen staatlichen Wittwen- und Waisenbenefizien von den im § 3 des gedachten Gesetzes vorgeschriebenen Wittwen- und Waisengeldbeiträgen liberirt werden. Zu dem Ende sind im § 11 des Gesetzentwurfs die Bestimmungen im ersten Absatz des § 23 des gedachten Gesetzes auch auf die hier in Frage kommenden Beamten für anwendbar erklärt worden.

Mit der Uebernahme des Betriebes der Berlin-Hamburger Eisenbahn für Rechnung des Staates bezw. mit dem Erwerbe des Eigenthums der Tilsit-Insterburger und der Oels-Gnesener Eisenbahn fallen dem Staate alle zum Vermögen der Gesellschaften gehörigen Fonds, namentlich die Reserve- und Erneuerungsfonds zur freien Verfügung anheim. Auf diese Fonds sollen nach den abgeschlossenen Verträgen die Abfindungen der Gesellschaftsvorstände verrechnet werden.

Ausserdem empfiehlt es sich zur thunlichsten Vereinfachung der Verrechnung, die verhältnissmässig nicht erhebliche baare Zuzahlung, welche an die Actionäre der Berlin-Hamburger Eisenbahn zu leisten ist, zum Gesammtbetrage von 1 500 000 ℳ aus dem Reservefonds der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft zu entnehmen. Die Verwendung des alsdann verbleibenden Restes dieses Fonds sowie der übrigen Activfonds ist nach § 3 des Gesetzentwurfes der Verfügung durch besonderes Gesetz vorbehalten.

Die Höhe der genannten Fonds nach dem Rechnungsabschlusse pro 1882 ist nach Abzug der an die Gesellschaftsvorstände zu zahlenden Entschädigungen auf den Gesammtbetrag von 7 289 912 ℳ nachgewiesen. Dieser Bestand ändert sich jedoch noch durch diejenigen Buchungen, welche bis zur definitiven Schliessung des Fonds vorzunehmen sein werden.

Unerledigte Concessionen zum Bau neuer Bahnen sind nicht vorhanden.

Ausweislich der Denkschrift, betreffend das Tilsit-Insterburger Eisenbahnunternehmen, befanden sich ultimo 1883 noch im Depot der Gesellschaft 389 400 ℳ unbegebener Prioritätsobligationen, welche für die im Privileg festgesetzten Zwecke zu verwenden sind. Die Regierung wird jedoch voraussichtlich von einer weiteren Begebung der Prioritätsobligationen absehen, vielmehr im Fall des Bedürfnisses mit der Beschaffung der erforderlichen Baumittel durch Staatscredit vorgehen.

Im § 5 wird die Ermächtigung nachgesucht, demnächst die Auflösung der Berlin-Hamburger und der Oels-Gnesener Eisenbahngesellschaft nach Massgabe der im § 1 ad 1a und 4 bezeichneten Verträge herbeizuführen und bei der Auflösung der Gesellschaften unter Verwendung der für den Umtausch der Actien bewilligten Mittel den Kaufpreis für den Erwerb der Bahnen zu zahlen.

Der Finanzminister wird ferner ermächtigt, die bisher begebenen und noch zu begebenden Anleihen der im § 1 des Gesetzentwurfes bezeichneten Gesellschaften, soweit dieselben nicht inzwischen getilgt sind, zur Rückzahlung zu kündigen, sowie auch den Inhabern von Schuldverschreibungen dieser Anleihen die Rückzahlung der Schuldbeträge oder den Umtausch gegen Staatsschuldverschreibungen anzubieten und die Bedingungen des Angebots festzusetzen. Die hierzu erforderlichen Mittel sollen durch Verausgabung eines entsprechenden Betrages von Staatsschuldverschreibungen aufgebracht werden.

In gleicher Weise soll der Finanzminister zur Rückzahlung sowie zum Umtausch der bisher begebenen oder etwa noch zu begebenden Prioritätsobligationen der bisher verstaatlichten Eisenbahnunternehmungen ermächtigt sein, soweit dazu in den betreffenden Gesetzen eine Ermächtigung nicht bereits enthalten ist.

Der § 5 bezweckt für den gegenwärtigen Fall sowie für die früheren Fälle des Erwerbs von Privateisenbahnen seit 1879 klar zu stellen, dass sich die Befugniss zur Kündigung von Prioritätsanleihen nicht nur auf den bei Emanation des betreffenden Gesetzes bereits begebenen Theil, sondern auch auf denjenigen beziehen soll, zu dessen nachträglicher Emission sich der Finanzminister etwa veranlasst sehen könnte, und soll ferner der Finanzverwaltung die Möglichkeit gewähren, die Convertirung von Prioritätsschulden gegen Staatsschuldverschreibungen zu bewirken, ohne durch vorherige Kündigung der betreffenden Anleihen den Staat zur Zurückzahlung der Anleihecapitalien zu einem bestimmten Zeitpunkte zu verpflichten, für welchen sich bei der Kündigung die für den Ausfall des Convertirungsgeschäfts bestimmende Lage des Geldmarkts mit nöthiger Sicherheit nicht beurtheilen lässt.

Nach einer dem Gesetzentwurf beigefügten Zusammenstellung hat der Staat von den Gesellschaften an Prioritätsobligationen zu übernehmen:

im Ganzen	60 150 000 ℳ
davon sind noch nicht begeben	389 400 „
so dass im Ganzen begeben sind	59 760 600 ℳ
Hiervon sind ultimo 1883 bereits getilgt . . .	5 658 750 „
so dass als actuelle Schulden verbleiben . . .	54 101 850 ℳ

Hiervon würden die nach den bestehenden Tilgungsverpflichtungen bis zur allgemeinen Kündigung amortisirten Obligationen noch in Abzug zu bringen sein.

Die Gesammtbelastung des Staatscredits, welche durch die Annahme des Gesetzentwurfs herbeigeführt werden würde, beziffert sich auf 198 786 225 ℳ mit einem jährlichen Zinserforderniss von 8 138 802 ℳ.

Die übrigen Bestimmungen des Gesetzentwurfs entsprechen den Vorschriften der früheren Verstaatlichungsgesetze vom 20. December 1879 resp. vom 14. Februar 1880 resp. vom 28. März 1882 resp. vom 24. Januar 1884 und bedürfen daher einer besonderen Erläuterung nicht.

Im § 2 No. 3 des Gesetzentwurfs ist für den durch eine zu bildende Actiengesellschaft auszuführenden Bau einer Eisenbahn von Perleberg über Pritzwalk nach Wittstock die Betheiligung des Staates durch Uebernahme von 360 000 ℳ des für diesen Bau zu emittirenden Actiencapitals vorgesehen. Das Nähere über das Project und dessen Bedeutung ergiebt eine dem Gesetzentwurf beigefügte Denkschrift.

Die Beschlüsse des Deutschen Handelstages,

betreffend das Actiengesetz und die Ladescheine im Eisenbahn-Frachtverkehr.

Der zwölfte Deutsche Handelstag wurde am 3. d. M. dahier vom Staatsminister v. Boetticher im Namen der Regierung bewillkommnet. Der Minister begrüsst freudig, dass sich der Handelstag auch mit dem Actiengesetze beschäftigte. Es sei von hohem Werthe für die Regierung, die Meinung des Handelstags kennen zu lernen. Er bittet aber, den Vorwurf fallen zu lassen, dass die Vorlage von Misstrauen gegen die Träger des Handels dictirt sei. Es handle sich darum, das Unkraut, welches der Unternehmungsgeist hervorgebracht hat, zu entfernen, das Gute aber zu fördern. Generalconsul Russel (von der Discontogesellschaft) referirt über den Entwurf bezüglich der Commanditgesellschaften auf Actien und bezeichnet die Vorschriften bezüglich der Gründung der Gesellschaften und Beschränkung der Vorrechte der Gründer, sowie bezüglich des Reservefonds als wesentliche Verbesserungen. Die Bestimmungen über die Organe der Gesellschaft zeugten aber von Misstrauen, welches, wenn es gesetzlich legitimirt sei, eine bedenkliche Lähmung des Unternehmungsgeistes herbeiführen würde. Referent beantragte eine Resolution, worin dies ausgesprochen und Seitens des Handelstages erklärt wird, dass eine Umarbeitung des Entwurfs erforderlich sei. Geh. Finanzrath Schmidt sprach gegen die Resolution und verwahrte die verbündeten Regierungen gegen den Vorwurf, dass die Vorlage durch Misstrauen gegen den Handelsstand dictirt sei. Die Association des Capitals solle nicht gehindert, aber das Zuviel der Gründungen gemässigt und ein langsameres Tempo herbeigeführt werden. Schliesslich wurde beschlossen, die Nummer 2 und den Schlusssatz von Nummer 3 dem Ausschusse zur Umarbeitung zuzustellen. Gemäss diesem Beschlusse fand eine redactionelle Aenderung der vom bleibenden Ausschusse vorgeschlagenen Resolution statt und erhielt dieselbe nunmehr folgenden Wortlaut:

1. Der Deutsche Handelstag erkennt an, dass eine Reform der gegenwärtigen Gesetzgebung über die Actien-Gesellschaften und die Commandit-Gesellschaften auf Actien, namentlich nach der Richtung angezeigt erscheint, dass für die Gesellschafts-Gründung eine grössere Offenlegung des Sachverhalts und eine rechtlich scharf umgrenzte Verantwortlichkeit zu schaffen ist.

Die hierauf abzielenden Bestimmungen des vorliegenden Entwurfs bedürfen indess im Einzelnen wesentlicher Modificationen, wenn sie den beabsichtigten Erfolg sichern und nicht andererseits schädlich wirken sollen.

2. Der Handelstag hegt ferner ernste Bedenken gegen verschiedene in dem Entwurfe über die Verwaltung der Actiengesellschaften getroffene Bestimmungen, insbesondere gegen die den Organen derselben (Vorstand, Aufsichtsrath und Generalversammlung) zugewiesene rechtliche Lage, die in ihrem Erfolge dahin führen wird, dass es an der persönlichen und sachlichen Voraussetzung für einen guten und stetigen Gang der Verwaltung fehlen wird. Dem gegenüber erachtet sich der Handelstag verpflichtet, besonders hervorzuheben, dass der ganz überwiegende Schwerpunkt für die gedeihliche Entwickelung der Actienunternehmungen in der Auswahl geeigneter Persönlichkeiten für die Verwaltung, sowie in der Theilnahme geeigneter Persönlichkeiten an der Leitung und Aufsicht zu suchen ist. Wird diese Theilnahme in Frage gestellt, so kann in der Häufung von Sicherungsvorschriften dafür um so weniger ein Ersatz gefunden werden, als dieselben mehrfach über das zunächst gewollte und berechtigte Ziel hinaus einwirken und somit gerade diejenigen Interessen schädigen würden, welche man zu schützen beabsichtigt.

3. Der Deutsche Handelstag erklärt hiernach eine Umarbeitung des Entwurfs in den angedeuteten Richtungen für erforderlich. Er fühlt sich um so mehr verpflichtet, dieselbe zu beantragen, als von dem Inkrafttreten des unveränderten Entwurfs — im Gegensatz zu der wiederholt ausgesprochenen und bethätigten Absicht der Reichsregierung — eine sehr bedenkliche Lähmung des Unternehmungsgeistes und des gesammten Volkswohlstandes, somit vor Allem eine wesentliche Verschlechterung der Lage der arbeitenden und erwerbenden Classen zu befürchten ist. Zufolge einer wirthschaftlichen und technischen Entwickelung, welche unabhängig von der staatlichen Gesetzgebung sich vollzieht, kann eine grosse Zahl von Unternehmungen nicht mehr durch Einzelne, sondern nur noch durch die Verbindung grosser Capitalassociationen mit der zur Leitung berufenen Intelligenz begründet und concurrenzkräftig erhalten werden. Demzufolge erscheinen alle Massregeln der Gesetzgebung, durch welche diese Formen der wirthschaftlichen Thätigkeit vorzugsweise ungünstig behandelt werden, um so bedenklicher, als die Entwickelung des Gesellschaftsrechtes seither nicht zu Gestaltungen geführt hat, welche den verschiedenartigen Bedürfnissen der gewerblichen Association besser entsprechen.

In einem längeren Schlussworte wendet sich der Referent (Generalconsul Russel) nochmals gegen die Ausführungen der Regierungscommissare und namentlich gegen den Vorwurf, dass das Referat über die Gutachten der verschiedenen Handelskammern nicht vollkommen objectiv sei. Er führt nochmals aus, dass der Gesetzentwurf zu vielfachen unnützen Belästigungen des Handels und der Industrie und in den von ihm beabsichtigten Cautelen nur zu einem Scheinwesen führen würde, so z. B. die Bestimmungen über die „Baar"-Einzahlung des vierten Theils des Actiencapitals bei Inslebentreten der Gesellschaft. Was die Strafbestimmungen anbetrifft, so könne er nur wiederholen, dass dieselben ganz exceptionell sind und in ihrer Strenge vielfach über das Ziel hinausschiessen. Schliesslich sei es ja richtig, dass auch andere Gesellschaftsclassen, als der Handelsstand, an den Gründungen betheiligt sind, in erster Reihe handele es sich aber doch um eine Angelegenheit des Handelsstandes und viele hochangesehene Vertreter desselben haben in schwierigen Zeiten und in sorgenvoller Arbeit sich an Actienunternehmungen betheiligt und diese volkswirthschaftliche Thätigkeit wolle man sich nicht verkümmern lassen. Einen Schutz gegen Betheiligung thörichter Actionäre an faulen Gründungen gebe es nicht. Nur wenn die Actionäre selbst die gehörige Sorgfalt in der Prüfung anwenden, werde es unsoliden Gründungen unmöglich werden, mit Erfolg zu speculiren. Da nun nach der Versicherung der Regierungscommissare bei der Abfassung der die Verwaltung der Actiengesellschaften betreffenden Bestimmungen keineswegs die Absicht bestanden habe, ein Misstrauen gegen die Organe von Actiengesellschaften kundzugeben, nach der Fassung der gestrigen Resolution ad 2. es aber scheinen könne, dass sie von Misstrauen gegen die Unternehmungen des Handels- und Industriestandes und insbesondere gegen die Actiengesellschaften erfüllt seien, habe der bleibende Ausschuss geglaubt, die Resolution in der vorgeschlagenen Form abzuändern. Er bitte um möglichst einstimmige Annahme dieser Resolution, eingedenk des Spruches: „Wahr' Dein Gewerbe, dann wahrt es Dich!"

Nach einigen persönlichen Bemerkungen der Regierungscommissare dankte auf Vorschlag des Präsidenten die Versammlung durch Erheben von den Sitzen dem Referenten für sein vorzügliches Referat. Bei der folgenden namentlichen Abstimmung gelangte Passus 1 der Resolution einstimmig zur Annahme, die beiden übrigen Abtheilungen der Resolution wurden per Acclamation gegen eine einzige Stimme angenommen und beschlossen, die stenographischen Berichte über die Verhandlungen den Mitgliedern des Reichstages zuzustellen.

Generalsecretär Dittmar (Mainz) referirte dann über die Ladescheine im Eisenbahn-Frachtverkehr. Der Redner befürwortete die Annahme folgender Resolution: 1. Der Deutsche Handelstag erklärt die Einführung von Ladescheinen im Sinne des Artikels 418—419 des Deutschen Handels-Gesetzbuches sowohl im internen Verkehr des Reiches, als auch im internationalen Verkehr für ein Bedürfniss des Handels und der Industrie. 2. Durch die obligatorische Einführung von Frachtbrief-Duplicaten, welche nach Massgabe des Berner Uebereinkommens für den internationalen Verkehr bevorsteht, wird eine wünschenswerthe Beschränkung des Verfügungsrechtes des Absenders herbeigeführt und damit wenigstens einem Theile der jetzt im Frachtverkehr vorhandenen Unzuträglichkeiten Abhülfe gewährt. Der Handelstag spricht deshalb den Wunsch aus, dass solche Frachtbrief-Duplicate, wenn auch nur auf Wunsch des Absenders, alsbald im internen Verkehr des Reiches zur Ausgabe gelangen. — Handelskammer-Secretär Dr. Puls (Frankfurt a/M.) beantragte: „Mit Rücksicht auf den Entwurf des internationalen Uebereinkommens für den Eisenbahn-Frachtverkehr beschliesst der Deutsche Handelstag, den vorliegenden Gegenstand von der Tagesordnung abzusetzen und den Ausschuss zu ersuchen, die Handelskammern zu Gutachten über den Entwurf aufzufordern". Handelskammer-Secretär Dr. Marcus (Bremen) äusserte sich im Sinne des Referenten, während Secretär Dr. Jürgens (Hamburg) für den Antrag des Dr. Puls plaidirt. — Der Antrag Dittmar gelangte schliesslich mit grosser Mehrheit zur Annahme.

Aus dem Deutschen Reich.

Präsident Fleck †.

Die Preussische Staats-Eisenbahnverwaltung hat einen ihrer hervorragendsten Beamten verloren. Der Präsident der Königlichen Eisenbahndirection Breslau, Ernst Eduard Theodor Fleck, erlag am 3. d. Mts. in Breslau einem langen schweren Nierenleiden, in der Vollkraft der Jahre, im Alter von 46 Jahren. Ernst Fleck war am 22. Februar 1838 als zweiter Sohn des Generalauditeurs Fleck in Berlin geboren. Zunächst als Referendar im Justizdienst (bei dem Königlichen Kammergericht hierselbst) vom Jahre 1858 bis 1863 thätig, fungirte derselbe nach abgelegtem Staatsexamen von 1863—1864 als Kanzler bei der Botschaft in Konstantinopel. Dann trat er in den Staats-Eisenbahndienst ein und wurde zunächst Mitglied der Königlichen Eisenbahndirectionen in Bromberg und Berlin. Während des Krieges mit Frankreich war er als Vorsitzender der Eisenbahn-Betriebscommissionen in Nancy und Chaumont thätig, als welcher er sich das Eiserne Kreuz zweiter Classe erwarb. Nach Abschluss des Friedens wurde Fleck am 1. Juli 1871 zum Mitgliede und stellvertretenden Vorsitzenden der Königlichen Direction der Main-Weser Eisenbahn ernannt, jedoch schon im August desselben Jahres zur Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen committirt. Am 31. December 1871 erfolgte seine Beförderung zum Kaiserlichen Eisenbahndirector und zum Mitgliede der Kaiserlichen Generaldirection der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Im September 1873 trat er als Hülfsarbeiter in das Reichskanzleramt ein; bald darauf, am 6. December 1873 erfolgte seine Ernennung zum Geheimen Regierungsrath und vortragenden Rathe. Am 1. Februar 1877, nach dem Hinscheiden des Präsidenten Lentze in Breslau, wurde ihm das Amt des Vorsitzenden der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn übertragen. Am 6. März 1880 verlieh der König ihm den Charakter als Königlicher Eisenbahndirections-Präsident mit dem Range der Räthe II. Classe, und seit dem 1. März 1884 bekleidete er das Amt als Präsident der am gleichen Tage ins Leben getretenen Königlichen Eisenbahndirection Breslau. Fleck war Offizier in der Landwehr und hat als Premierlieutenant den Abschied genommen. Vielfache Anerkennungen und Auszeichnungen waren ihm besonders durch Verleihungen von Orden und Ehrenzeichen zu Theil geworden. Präsident Fleck war ein ausserordentlich befähigter Beamter, welcher die Interessen der ihm anvertrauten Verwaltung jederzeit voll und ganz wahrgenommen hat. Seine hervorragende Befähigung erhellt bereits aus dieser kurzen Skizze seines Lebensganges. Seiner rastlosen, aufopfernden Thätigkeit waren Zeuge alle seine Mitarbeiter in allen seinen Stellungen. Wohlwollen und Rechtssinn regelten zu jeder Zeit seinen Verkehr mit den Untergebenen, denen er stets ein leuchtendes Beispiel ernsten Pflichteifers war. Wohlwollen und Rechtssinn waren auch die Ausgangspunkte für seine Beziehungen zu den Verkehr-Interessenten und zu den Actionären der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft, ehe diese an den Staat überging. Genug, Fleck war stets ein ganzer Mann und stets ein Mann ganz an seinem Platze.

Verpflichtungen der Bahnen zur Herstellung von Anlagen im Interesse der Landesvertheidigung.

Der Bundesrath hat den in voriger Nummer seinem Wortlaut nach mitgetheilten Gesetzentwurf, betr. die Verpflichtung der Privatbahnen zur Herstellung von Anlagen im Interesse der Landesvertheidigung, den Ausschüssen für Eisenbahnen, Handel und Verkehr und für Justizwesen überwiesen.

Um die Tragweite des Gesetzentwurfs in ihrer Allgemeinheit darzuthun, erwähnt die „Nat.-Ztg.", dass der allergrösste Theil der noch bestehenden Privatbahnen eingleisig hergestellt ist. Dazu zählen die nachbenannten Eisenbahnen mit der beibemerkten Betriebslänge Ende 1882: Dortmund-Gronau 98,88 km, Mecklenburgische Friedrich Franzbahn 350,24 km, Nordhausen-Erfurt 77 km, Oberlausitzer 148,21 km, Ostpreussische Südbahn 243,17 km, Marienburg-Mlawka 143,03 km, Saalbahn 74,8 km, Weimar-Gera 68,11 km, Werrabahn 170 km. Des Weiteren treten hinzu Lübeck-Büchen mit den eingleisigen Strecken Lübek-Büchen und Lübeck-Travemünde, sowie endlich auch die Hessische Ludwigsbahn, von deren Gesammtlänge von 727,25 km Ende 1882 nur 22,87 km zweigleisig hergestellt waren. Insoweit es sich dabei lediglich um strategische Gesichtspunkte zum Zweck der Landesvertheidigung handeln sollte, kämen in erster Linie die Ostpreussische Südbahn und die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, vielleicht auch die Mecklenburgische und die Hessische Ludwigsbahn in Frage. Unzweifelhaft würde die vorzunehmende Legung des zweiten Gleises nur auf Unkosten des Erträgnisses der Bahnen erfolgen können. Selbst wenn, wie dies in dem Entwurf vorgesehen, die Regierung für diese Bauzwecke Subventionen leistet, bleibt die Form der Rückerstattung aus den Reinerträgnissen einer besonderen Vereinbarung mit der Regierung vorbehalten.

Nachtragsetat, betreffend den weiteren Erwerb von Eisenbahnen für den Staat (Berlin-Hamburg etc.).

Gleichzeitig mit den neuen Verstaatlichungsanträgen, betreffend Berlin-Hamburg, Oels-Gnesen, Hamburg-Bergedorf, Tilsit-Insterburg und Bremensche Eisenbahnen, ist dem Abgeordnetenhause folgender Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Feststellung eines Nachtrags zum Staatshaushaltsetat für das Jahr vom 1. April 1884/85 zugegangen:

§ 1. Der diesem Gesetz als Anlage beigefügte Nachtrag zum Staatshaushaltsetat für das Jahr vom 1. April 1884/85 wird
in Einnahme auf . . . . 3 381 588 *M.*
in Ausgabe auf. . . . . 3 381 588 „
festgestellt und tritt dem Staatshaushaltsetat für das Jahr vom 1. April 1884/85 hinzu.

§ 2. Die Staatsregierung ist ermächtigt, die Verwaltung der Berlin-Hamburger und Tilsit-Insterburger Eisenbahn im 4. Quartal des Etatsjahres 1884/85 nach Massgabe der aufgestellten Specialetats der betreffenden Bahnen für das Jahr 1884 zu führen.

Diese Specialetats dienen auch der Oberrechnungskammer als Grundlage für die Prüfung der Rechnungen für das Jahr vom 1. April 1884/85 und für die Aufstellung der an den Landtag zu erstattenden Bemerkungen.

§ 3. Der Finanzminister ist mit der Ausführung dieses Gesetzes beauftragt.

Aus der Begründung heben wir Folgendes hervor:

„In Uebereinstimmung mit dem bei dem Uebergange von Privateisenbahnen auf den Staat bisher beobachteten Verfahren sind in dem Nachtrage zum Staatshaushaltsetat für 1. April 1884/85 unter den Einnahmen die Ueberschüsse der Betriebsverwaltung, unter den Ausgaben die staatsseitig den Actionären zu gewährenden Rentenbeträge bezw. die Zinsen auf die zum Umtausche der Actien u. s. w. zu verwendenden Staatsschuldverschreibungen eingestellt worden.

Mit Rücksicht darauf, dass die sowohl im wirthschaftlichen, als im allgemeinen Verkehrsinteresse zu treffenden Massnahmen erst allmälig ins Leben treten und zur vollen Wirksamkeit gelangen können, hat man es im Allgemeinen bei der Veranschlagung der Gesellschaftsvorstände belassen, nach welcher bereits während eines Theiles des Jahres die Verwaltung geführt worden ist.

Nach dem Vertrage mit der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft ist der Staat berechtigt, das Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmen theilweise oder ganz mit anderen vom Staate verwalteten Eisenbahnstrecken unter näher angegebenen Bedingungen zu einer gemeinsamen Verwaltung zu vereinigen. Eine dementsprechende Regelung wird aber ebenso wie die vollständige Einführung der Organisation der Staatseisenbahnverwaltung wegen der umfangreichen, hierzu erforderlichen Vorbereitungen bis zum nächsten Etatsjahre ausgesetzt bleiben. Mit Rücksicht hierauf soll die Verwaltung der Berlin-Hamburger Eisenbahn (einschliesslich der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn) einer besonderen in Berlin zu errichtenden Königlichen Direction übertragen werden.

Was die Tilsit-Insterburger Eisenbahn betrifft, so wird dieselbe der Königlichen Eisenbahndirection zu Bromberg bezw. dem von derselben ressortirenden Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Königsberg mit zu unterstellen sein.

Mit Ausnahme der Mitglieder der Gesellschaftsvorstände, deren eventuelle Uebernahme in den Staatseisenbahndienst besonderer Vereinbarung vorbehalten ist, tritt das gesammte Beamten- und Dienstpersonal der genannten Bahnen mit der Uebernahme des Betriebes der Unternehmen durch den Staat in den Dienst der Königlichen Verwaltung über. Anderweite Regelung der Dienstverhältnisse desselben bleibt bis zum nächsten Rechnungsjahr ausgesetzt. Das Rechnungsjahr bei der verstaatlichten Bahn wird bald geändert in der Weise, dass das 1. Quartal des Jahres 1885 dem Rechnungsjahr 1884 zugerechnet wird."

Das Abgeordnetenhaus hat sich übrigens bis zum 22. d. M. vertagt.

Verstaatlichte Eisenbahnen.

Die Königliche Eisenbahndirection Berlin theilt mit, dass die Liquidation der Berlin-Görlitzer, sowie der Märkisch-Posener Eisenbahn am 31. März cr. durch Ausschüttung beziehungsweise Einzahlung der Liquidationsmasse bei der gesetzlichen Hinterlegungsstelle beendigt worden ist.

Preussische Staatsbahnen: Krankenversicherung der Arbeiter.

Das „Eisenbahn-Verordnungsblatt" theilt die Normalstatuten mit für die auf Grund des Reichsgesetzes, betreffend die Krankenversicherung der Arbeiter vom 15. Juni 1883 im Bereich der Staatsbahnverwaltung zu errichtenden Betriebswerkstätten- und Bau-Krankencassen. Es wird danach für jedes Eisenbahn-Betriebsamt eine solche Casse errichtet werden. Der Casse beizutreten sind berechtigt und verpflichtet alle dauernd engagirten Arbeiter und gegen nicht fixirte Bezüge beschäftigte Beamte resp. Personen in entsprechender Beamtenfunction, wenn deren Diensteinkommen 6⅔ *M.* pro Tag nicht übersteigt. Alle anderen im Eisenbahndienst beschäftigten Personen können der Casse beitreten. Wer zum Beitritt verpflichtet, kann auf seinen Antrag freigelassen werden, wenn er nachweist, dass er einer den Anforderungen des § 73 resp. § 75 des Gesetzes vom 15. Juni 1883 entsprechenden Hilfscasse, Innungs-Krankencasse, Knappschaftscasse u. s. w. angehört. Für jedes Cassenmitglied ist ein laufender Beitrag in Höhe von 3 pCt. des Lohnes bezw. Diensteinkommens (darunter alle Nebeneinkommen berechnet, die nicht Ersatz baarer Auslagen sind, wie Diäten und Reisekosten) zu zahlen, soweit dieses 4 *M.* pro Arbeitstag nicht übersteigt. Auch diverse Strafgelder fliessen in die Casse. Von diesem Beitrag zahlen die zum Beitritt verpflichteten Mitglieder nur ⅔, das letzte Drittel trägt für sie der Betriebsfonds. Auch ein kleines Eintrittsgeld ist zu zahlen, sofern die Mitglieder nicht schon früher einer Krankencasse angehört haben. Die Cassen gewähren den Mitgliedern und Familien-Angehörigen auf 13—26 Wochen ärztliche und wundärztliche Behandlung, Arznei, Verbandstücke, Brillen, Bruchbänder und ähnliche Heilmittel. Arznei, Verbandstücke u. s. w. sind jedoch für Familien-Angehörige durch die Casse nur zur Hälfte frei zu liefern. Auch zahlen die Cassen auf gleiche Dauer ihren Mitgliedern ein Krankengeld in Höhe der Hälfte des Arbeitsverdienstes.

Die Eisenbahn-Betriebscassen in den Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirken Köln (rechtsrheinische) und Frankfurt a. M.

Die Königliche Direction (rechtsrheinische) zu Köln bringt zur öffentlichen Kenntniss, dass für den Bezirk ihrer Königlichen Eisenbahn-Betriebsämter zu Düsseldorf (rechtsrheinisch), Essen (rechtsrheinisch), Dortmund, Wesel, Münster (Wanne-Bremen) und Münster (Münster-Emden) am 1. April d. J. besondere Eisenbahn-Betriebscassen an den Amtssitzen der genannten Betriebsämter eingerichtet werden, welchen die Besorgung des gesammten Geldverkehrs sowie die Verrechnung der Einnahmen und Ausgaben des Betriebsamts obliegt. Die Betriebscassen correspondiren unter der Firma: „Königliche Eisenbahn-Betriebscasse", die Betriebscassen in Düsseldorf und Essen zum Unterschied von den daselbst vorhandenen Betriebscassen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn mit dem Zusatz „(rechtsrheinische)". Die Eisenbahn-Betriebscasse zu Münster fungirt für die beiden Betriebsämter Münster (Münster-Emden) und Münster (Wanne-Bremen) gemeinschaftlich und ist dienstlich dem Betriebsamt Münster (Wanne-Bremen) unterstellt. Für das Eisenbahn-Betriebsamt Köln (rechtsrheinisch) wird eine Betriebscasse zur Zeit nicht eingerichtet, der Geld- und Cassenverkehr dieses Betriebsamts wird vielmehr nach wie vor durch die Königliche Eisenbahn-Hauptcasse (rechtsrheinische) zu Köln besorgt.

Vom 1. April cr. an hat die Hauptcasse der Königlichen Eisenbahndirection Frankfurt a. M. nur noch die ihr in ihrer Eigenschaft als solche und als Betriebscasse für den Betriebsamts-Bezirk Frankfurt a. M. obliegenden Geschäfte wahrzunehmen. Für die Cassengeschäfte der Eisenbahn-Betriebsämter zu Nordhausen und Wiesbaden wird in beiden Städten je eine Betriebscasse errichtet. Die Cassengeschäfte des Betriebsamts Berlin-Blankenheim aber gehen auf eine der Königlichen Eisenbahndirection zu Magdeburg unterstellte vereinigte Eisenbahn-Betriebscasse für das Eisenbahn-Betriebsamt Berlin-Magdeburg und das genannte Betriebsamt über.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Generaldirection der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen hat bei dem Eisenbahnausschusse für Elsass-Lothringen ein Gutachten in Betreff der Frage eingeholt, welche Abweichungen von den Bestimmungen in den §§ 12 und 22 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands, nach welchen in den Personenzügen abgesonderte Coupés II. und III. Classe für Damen sowie dergleichen Coupés II. und, wo thunlich, auch III. Classe für Nichtraucher vorhanden sein sollen, zur Einführung

zu bringen seien, um eine zweckmässigere Ausnutzung der leichten Betriebsmittel für den Personenverkehr zu erreichen. Der Eisenbahnausschuss trat dem Antrage der Generaldirection bei, dass 1. von der Mitführung besonderer Coupés für Damen und für Nichtraucher abgesehen werden dürfe; 2. das Rauchen in II. und III. Wagenclasse nur in den ausdrücklich als Rauchcoupés bezeichneten Wagenabtheilungen gestattet sein solle, und 3. die Eisenbahnverwaltung nicht verpflichtet sei, in jedem Zuge mehr als je eine solche Wagenabtheilung für Raucher mitzuführen. Die Generaldirection führte dabei im Weiteren aus, dass diese Massregel lediglich für die nach Amerikanischem System gebauten leichten Betriebsmittel vorgesehen sei, bei welchen für die Folge die Wagenabtheilungen II. und III. Classe nur in solchen für Raucher und Nichtraucher bestehen würden; Bedenken schienen dieser Einrichtung nicht entgegenzustehen, da die Wagen nicht zur Nachtzeit kursiren und das von der Generaldirection beantragte Verfahren thatsächlich auf einzelnen Linien seit zwei Jahren ohne Belästigung des Publikums besteht. Hoffentlich ist dies der Anfang zu der Einführung von besonderen Rauchcoupés in allen Zügen und allen Wagenarten und des Verbotes des Rauchens in allen übrigen nicht als Rauchcoupés bezeichneten Abtheilungen. Selbst gesetzt den Fall, dass die Mehrzahl der Reisenden Raucher seien, so habe doch der einzelne keinenfalls das Recht, seinem Mitreisenden den Genuss der frischen Luft einzuschränken und zu benehmen; auf sämmtlichen Pferdebahnwagen des Festlandes besteht das Rauchverbot im Innern der Wagen, und gewiss hat noch Niemand gegen dieses bewährte System Einsprache erhoben, man sollte daher endlich einmal zu einer durchgreifenden Reform auf unsern Eisenbahnen in dieser Beziehung schreiten.

Ueber die Thätigkeit der Deutschen technischen Attachés und die Verwerthung ihrer Berichte

bringt die neueste Nummer des „Centralbl. der Bauverwaltung" einen Artikel, dem wir entnehmen, dass es in der Absicht des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten liegt, das von den bisherigen Attachés eingesandte Material, das sich im Laufe der verflossenen zwei Jahre bereits zu einer kleinen werthvollen Sammlung entwickelt hat, dem Fachpublikum demnächst möglichst in vollem Umfange zugänglich zu machen. Ueber die Benutzung des bezüglichen Materials sind noch nähere Bestimmungen zu erwarten; ein Verzeichniss der eingegangenen Berichte mit kurzer Inhaltsangabe soll von Zeit zu Zeit im „Centralbl. der Bauverwaltung" publicirt werden, dem es natürlich vorbehalten bleibt, besonders interessante Einzelnheiten aus den Berichten, wie schon bisher, in längerem oder kürzerem Auszuge mitzutheilen. Wir glauben, dass mit dieser Anordnung des Herrn Ministers billigen Wünschen Genüge geschehen wird.

Sächsische Eisenbahnbauten.

Aus Dresden wird berichtet: Nachdem nunmehr für den Eisenbahnneubau Bienenmühle-Landesgrenze (Anschluss an die Prag-Duxer Bahn) Sächsischerseits die Ausschreibungen für die Erdarbeiten erfolgt ist, dürfte Mitte April mit dem Bau dieser 13 km langen Strecke begonnen werden und sollen die Arbeiten derart gefördert werden, dass die Eröffnung des Betriebes am 1. October d. J. erfolgen kann. Wenigstens ist diese bis zu jenem Zeitpunkte in Aussicht genommen und da grosse Kunstbauten nicht auszuführen sind, so ist mit aller Wahrscheinlichkeit darauf zu rechnen, dass der Bau dann vollendet ist.

Bayern: Gesetzentwurf, betreffend Localbahnen.

In München hat die Kammer der Reichsräthe den Gesetzentwurf, betreffend die Herstellung von Localbahnen, mit grosser Majorität in der von der Kammer der Abgeordneten beschlossenen Fassung angenommen. Bei den Localbahnen wurde die von den Abgeordneten abgelehnte Strecke Pasing-Hersching wieder eingestellt.

Hohenebra-Ebeleben.

Die am 19. November v. J. dem Betriebe übergebene Bahnstrecke ist, wie der „Berl. Actionär" berichtet, an den Erbauer und Pächter der Bahn, Herrn Hermann Bachstein in Berlin, für 400 000 *M.* verkauft, vorbehaltlich der Zustimmung des in einigen Wochen zusammentretenden Sondershausenschen Landtags. Der Kaufpreis soll zum Weiterbau der Bahn Gehren-Grossbreitenbach nach Oelze verwendet werden.

Casseler Tramway.

Aus Cassel wird berichtet, dass die daselbst gebildete Stadtbahngesellschaft unter günstigen Bedingungen und mit Genehmigung der Königlichen Regierung ihre Concession an ein Berliner Consortium abgetreten habe, welches sich nicht allein zum Bau der Pferdebahnlinie Königsplatz-Friedhof, sondern auch zur Herstellung (innerhalb sechs Monaten) der grossen Ringbahnlinie Bettenhausen-Wehlheiden (durch zahlreiche frequente Strassen) verpflichtete. Dieses Consortium hat nun jetzt die Umwandlung des ganzen Stadtbahnunternehmens in eine Actiengesellschaft zu bewirken beschlossen, deren Grundcapital 500 000 *M.* in Actien à 500 *M.* betragen soll.

Belgische Eisenbahnen.

(„Moniteur des intérêts matériels" No. 13 vom 30. März.)

Wie ein neuerdings von der Regierung eingebrachter Gesetzentwurf ergiebt, beabsichtigt die Regierung von den an die Belgische Bank vergebenen Unternehmungen den Bau folgender drei Linien zurückzuziehen: von Brüssel über Zellick nach Londerzeel, von Brüssel nach dem Gehölz von La Cambre und von Chimay zur Landesgrenze; der Unternehmerin soll ein Entschädigungsanrecht für die einseitige und theilweise Vertragsauflösung zugestanden werden. Dagegen verlangt die Regierung die Autorisation zu einer neuen Concessionirung der Linie Chimay-Landesgrenze, sobald die Verlängerung dieser Linie in Frankreich gesetzlich sichergestellt sein wird.

Was die Linie Brüssel-Londerzeel via Zellick anbelangt, so soll sie späterhin durch eine mehr directe Linie mit praktisch besserem Profil ersetzt werden, welche von genanntem Ausgangspunkt ebenfalls nach Londerzeel, jedoch über Laeken führt; auf diese Art würde eine neue Verbindung mit Antwerpen geschaffen. Die aufgegebene Linie sollte 2 850 000 Frcs. kosten, das in Rede stehende Project wird auf 6 615 000 Frcs. veranschlagt. Indessen soll der Mehrbetrag der Kosten für die erste Anlage durch eine Ersparniss an Betriebskosten ausgeglichen werden, welche die betreffenden Techniker auf 200 000—280 000 Frcs. jährlich beziffern.

Tramway von Nord-Antwerpen.

Der an die Generalversammlung vom 24. März vertheilte Jahresbericht ergiebt, dass die Einnahmen des Jahres 1883 sich auf 111 482 Frcs., die Betriebsausgaben auf 89 349 Frcs. beliefen und einen Ueberschuss von 22 133 Frcs. gewähren; der Betriebscoefficient stellte sich auf 80,15 pCt., während er in 1882 = 81,79 und in 1880 = 87,87 pCt. war. Nach Dotirung des Reservefonds, sowie der ausserordentlichen Reserve verblieb eine Dividende von 3 pCt, d. i. 15 Frcs. pro Actie. St.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Güterverkehr.

Berlin-Thüringisch-Bayerischer Verband. Am 15. April d. J. tritt zum Berlin-Thüringisch-Bayerischen Verbands-Gütertarif der vierte Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält: Aenderungen der Nomenclatur der Ausnahmetarife 1a (Holz, Europ.) und 5 (Steine, rohe); Aenderungen bezw. Ergänzungen der Ausnahmetarife 1c (Stammholz, Europ.), 5 (Steine, rohe), 8 (Fluss- und Schwerspath), 10 (Palmöl etc.); neue Ausnahmetarife für Roheisen aller Art (Specialtarif III) ab Unterwellenborn nach Deggendorf transito, für Braunstein ab Arnstadt, Elgersburg und Ilmenau.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Expeditionen, von welchen der Nachtrag bezogen werden kann.

Erfurt, den 30. März 1884. (907)

Königliche Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung.

Im **Hannover-Bayerischen Eisenbahn-Verbande** finden vom 1. k. M. an directe Ausnahme-Tarifsätze für den Transport von gebranntem Kalk in ganzen Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen und Frachtbrief von Laufach nach Hamburg (Staatsbahnhof) und Wilhelmshafen Anwendung.

Die Taxen betragen pro 100 kg
nach Hamburg . . . . 1,33 *M.*
„ Wilhelmshafen . . 1,40 „

Hannover, den 31. März 1884. (908)

Königliche Eisenbahn-Direction, auch Namens der übrigen Verbands-Verwaltungen.

Hessische Ludwigsbahn. Zum Eistarif von Bayerischen Stationen vom 28. Februar d. J. ist mit Giltigkeit vom 1. April der III. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält neue Frachtsätze ab Eisenstein und Ludwigsthal.

Mainz, den 3. April 1884. (909)

In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Specialdirection.

Main-Neckar-Pfälzischer Verkehr. Zum Gütertarife (Theil II) vom 1. November 1881 tritt am 5. l. M. der III. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält unter Anderem eine neue Classification der Ausnahmetarife für Holz (des Specialtarifs II) und für Steine (des Specialtarifs III) und Ausdehnung dieser Ausnahmetarife auf sämmtliche in den Verkehr einbezogenen Stationen der Pfälzischen und Main-Neckar-Bahn einschliesslich Sachsenhausen Staatsbahn, ferner ermässigte Frachtsätze für Torfstreu ab Kindsbach und Landstuhl nach den Stationen der Main-Neckar-Bahn.

Näheres bei den Güterexpeditionen.

Darmstadt, den 2. April 1884. (910)

Die Direction der Main-Neckar-Bahn.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn. Die in dem Tarife für den Niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder Güter-Verkehr vom 10. December 1883 enthaltenen directen Frachtsätze für den Verkehr zwischen der Station Amersfoort der Niederländischen Centralbahn einer- und den Stationen Coesfeld, Dortmund und Dülmen der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn andererseits kommen mit dem 20. Mai cr. zur Aufhebung. Mit dem gleichen Tage tritt eine theilweise Erhöhung der Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Nykerk, Ermelo-Veldwyk, Harderwyk und Hattem der Niederländischen Centralbahn einer- und den genannten diesseitigen Stationen andererseits ein. Auskunft ertheilen unsere betreffenden Güterexpeditionen.

Dortmund, 5. April 1884. (911)
Die Direction.

Vom 1. April d. J. ab tritt im Verband-Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Bromberg** einerseits und Stationen der **Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn** andererseits (Tarif vom 25. März 1882) für Kaukasisches Petroleum in Wagenladungen à 10 000 kg ein Transittarif ab Illowo nach Thorn loco und transito in Kraft. Die bezüglichen Frachtsätze betragen für die Relation:

Illowo trs.-Thorn loco 12,42 Kop + 0,23 ℳ
do. -Thorn trs. 12,42 „ + 0,11 „
pro 100 kg.

Bromberg, den 1. April 1884. (912 J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Im **Bergisch-Märkisch-Belgischen und Bergisch-Märkisch-Grand Central Belge-Verbands-Verkehr** wird „Braunkohlentheeröl, unvermischt, welches bei 14° Réaumur ein specifisches Gewicht von 0,850 und darüber hat“, bei Aufgabe in Cisternenwagen nach Specialtarif III, bei Aufgabe in Fässern nach Ausnahmetarif 4 abgefertigt.

Elberfeld, den 3. April 1884. (913)
Königliche Eisenbahndirection.

Für Alteisensendungen ab Niederhone nach Prag (Bubna), Libsic und Pilsen sind ab 1. d. M. directe Frachtsätze zur Einführung gekommen. Unser Tarifbüreau ertheilt nähere Auskunft. (914)

Frankfurt a/M., den 3. April 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mit dem 15. April d. J. ermässigen sich im Nachtrag V zum **Schlesisch-Polnischen Verband-Gütertarif** die Frachtantheile der Polnischen Verbandstrecken für Getreide, Oelsamen, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Kleie vom Schnittpunkt Sosnowice bis

Warschau-Praga loco auf 38,56 Kop.,
„ „ trans. „ 36,73 „

Ferner treten für den Transport von Kleie auf den Polnischen Verbandstrecken folgende ermässigte Frachtantheile in Kraft:

Vom Schnittpunkt Sosnowice bis
Warschau (W. W.), Ruda-Guzowska, Grodisk } 35,62 Kop.,
Lodz . . . . . 34,77 „
pro 100 kg.

Von demselben Zeitpunkt ab werden die Artikel Mühlenfabrikate (Getreidemehl, Spelz- und Griesmehl, Graupen, Grütze, Gries, gerollte Gerste, geschrotenes Getreide, auch Futtermehl) in den Ausnahmetarif d für Getreide etc. aufgenommen.

Breslau, den 2. April 1884. (915)
Königl. Eisenbahn-Direction,
Namens der Verbandverwaltungen.

Am 10. April cr. tritt zum Staatsbahn-Gütertarif **Köln (rechtsrheinisch)-Berlin** der Nachtrag VIII in Kraft. Derselbe enthält Entfernungen für die neu in den Verkehr einbezogene Station Rheinbrohl, anderweite, grösstentheils ermässigte, theilweise jedoch auch erhöhte Entfernungen für die Stationen Cottbus, Dobrilugk-Kirchhain, Guben, Kohlfurt, Ruhland und Sorau, anderweite ermässigte Frachtsätze für die Station Kirchweyhe, Aufnahme verschiedener Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin in den Ausnahmetarif 4 für Eisen der Specialtarife I u. II, Aufnahme der Stationen Haiger u. Wetzlar, sowie Berlin (Görlitzer Bahnhof) in den Ausnahmetarif 5 für Eisen (Roh-), Aenderung der Waaren-Nomenclatur der Ausnahmetarife 1, 3 und 4 c, sowie Berichtigungen. Soweit der gegenwärtige Nachtrag Erhöhungen gegenüber den bisherigen Frachtsätzen enthält, bleiben letztere noch bis zum 15. Mai 1884 in Gültigkeit.

Der qu. Nachtrag ist bei den betheiligten Güterexpeditionen sowie in unserem hiesigen Geschäftslocale zu 25 ₰ zu haben.

Köln, den 2. April 1884. (916)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

In den Verbands-Güterverkehren zwischen Stationen der diesseitigen und der Güstrow-Plauer Eisenbahn einerseits und der Lübeck-Hamburger bezw. der Berlin-Hamburger Eisenbahn andererseits, Tarife vom 1. Juli 1883, kommt mit Gültigkeit vom 10. April cr. für die Güstrow-Plauer Station **Hoppenrade** im Verkehr mit **Hamburg L. B.** bezw. **Hamburg B. H.** ein Frachtsatz des Ausnahmetarifs 2 für Holz in Höhe von 0,72 ℳ pro 100 kg zur Einführung.

Schwerin, den 4. April 1884. (917)
Die Direction der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn-Gesellschaft,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 15. April d. J. tritt zum **Gütertarif, Theil II,** für den Local- und directen Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt und der Gotha-Ohrdrufer Eisenbahn, sowie der Nordhausen-Erfurter, Saal-, Weimar-Geraer, Werra-Eisenbahn (mit Einschluss von Wernshausen-Schmalkalden), Eisenberg-Crossener, Friedrichrodaer, Ilmenau-Gross-breitenbacher, Ruhlaer und Hohenebra-Ebelebener Eisenbahn der **Nachtrag VI** in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen etc., sowie neue, theils erhöhte, zum grössten Theil aber ermässigte Tarifsätze für die Stationen Dietzhausen, Grimmenthal, Rohr u. Suhl, durch welche die entsprechenden Sätze des Localtarifs, sowie des Nordostsee-Hannover-Thüringischen, Preussisch-Thüringischen, Rheinisch-Westfälisch-Thüringischen und Stettin-Berlin-Thüringischen Verbands aufgehoben werden. Die Erhöhungen treten erst mit dem 20. Mai cr. in Kraft.

Die neuen Entfernungen gelten auch für die Berechnung der Transportpreise von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren.

Die Entfernungen und Tarifsätze für die Haltestelle Heideburg kommen mit dem 1. Juni cr. zur Aufhebung.

Nachtragsexemplare sind in den Güterexpeditionen der Verbandsbahnen zu haben.

Erfurt, den 1. April 1884. (918)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung der bezeichneten Verbände und zugleich im Namen der Königlichen Eisenbahn-Direction Elberfeld.

Privilegirte Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Mit 15. April l. J. tritt Nachtrag 1 zum Theile I der allgemeinen Tarifbestimmungen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen in Kraft. Derselbe enthält Aenderung der allgemeinen Bestimmungen und der Waarenclassification.

Ferner sind Nachträge zu den Localtarifen Theil II Heft 3 und 4 erschienen, welche die Einbeziehung der demnächst für Wagenladungsgüter zur Eröffnung gelangenden Station Hochstein zwischen Budigsdorf und Hohenstadt in die genannten Tarife enthält.

Exemplare können bei der Verkehrsdirection der privilegirten Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien, I Pestalozzigasse No. 8, bezogen werden. (919 RM)

L'Administration du chemin de fer **Grand Central Belge** vient d'apporter des additions aux tarifs spéciaux, Série K, applicables aux transports de marchandises etc., en Service intérieur.

Bruxelles, le 4. avril 1884. (920)
La Direction du Service Commercial.

II. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 15/27. April cr. tritt in Stelle des Tarifs vom 3/15 October 1879 ein neuer Tarif für den directen **Personen- und Gepäck-Verkehr** zwischen Zoppot, Danzig lege Thor und Königsberg einerseits und Warschau andererseits in Kraft, in welchem die bisher bestandenen Sätze ermässigt sind.

Die Preise können bei den Billet- und Güterexpeditionen der vorgenannten Stationen eingesehen werden, auch sind dortselbst Tarifexemplare zu haben.

Danzig, den 5. April 1884. (921 J)
Die Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, als geschäftsführende Verband-Verwaltung.

III. General-Versammlungen.

K. K. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn. Einladung zur XVII. ordentlichen Generalversammlung. Nach Vorschrift des § 25 der gesellschaftlichen Statuten werden die stimmberechtigten Actionäre der K. K. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn zu der siebzehnten ordentlichen Generalversammlung eingeladen, welche Mittwoch, den 7. Mai 1884, um 10 Uhr Vormittags in Wien im Kaiser Franz-Josefbahnhofe im IX. Bezirke, Rossau, Althanplatz No. 3 abgehalten wird.

Gegenstände der Verhandlung:

1. Geschäftsbericht pro 1883.
2. Bericht des Revisionsausschusses über die Prüfung der Rechnungen pro 1883.
3. Neuwahl dreier Mitglieder des Verwaltungsrathes. *)

Jene Herren Actionäre, welche bei dieser Generalversammlung zu erscheinen beabsichtigen, werden ersucht, in Gemässheit des § 23 der Statuten die im § 21 daselbst festgesetzte Anzahl von wenigstens 40 Stück mit den noch nicht fälligen Coupons versehenen Actien bis längstens Mittwoch, den 23. April 1884 entweder in Wien bei der gesellschaftlichen Hauptcassa (am Bahnhofe im IX. Bezirke, Althanplatz No. 3) oder in Prag bei der Stationscassa am Kaiser Franz-Josef-Bahnhofe zu erlegen und hierfür die auf ihre Namen lautenden Legitimationskarten daselbst in Empfang zu nehmen.

Bei diesen Deponirungen sind nebst den Actien bei der gesellschaftlichen Hauptcassa in Wien zwei und bei der Stationscassa in Prag jedoch drei arithme-

---

*) In Gemässheit des § 6 des Verstaatlichungs-Uebereinkommens für die Dauer der Liquidation der Gesellschaft.

tisch geordnete und von den Herren Deponenten eigenhändig unterfertigte Consignationen (wozu die erforderlichen Blanquette bei den genannten Erlagsstellen unentgeltlich erfolgt werden) einzubringen, deren Eine, mit der Erlagsbestätigung versehen, sogleich rückgestellt wird.

Die deponirten Actien können sofort nach abgehaltener Generalversammlung gegen Abgabe der Empfangsbestätigungen wieder behoben werden.

Die Herren Actionäre werden noch darauf aufmerksam gemacht, dass, zufolge der bezüglichen statutarischen Bestimmungen, je 40 Actien das Recht auf Eine Stimme geben, dass jedoch kein Actionär mehr als zwanzig Stimmen im eigenen und Vollmachtsnamen in sich vereinigen darf.

Abwesende können sich mittelst Vollmacht durch stimmfähige Actionäre vertreten lassen, in welchem Falle sie die auf der Rückseite ihrer Legimationskarte beigesetzte Vollmacht eigenhändig zu unterzeichnen und längstens bis 6. Mai 1884 bei der gesellschaftlichen Hauptcassa in Wien vorzuweisen haben.

In Gemässheit des § 28 der Statuten wird der zum Vortrage kommende Geschäftsbericht, sowie der sub 2 der Tagesordnung erwähnte Bericht des Revisionsausschusses acht Tage vor der Generalversammlung im Bureau der Gesellschaft aufgelegt und jedem der Herren Actionäre, welcher sein Stimmrecht nachgewiesen hat, ein Druckexemplar davon auf Verlangen erfolgt werden.

Wien, am 2. April 1884. (922)

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Der Verwaltungsrath beehrt sich, die Herren Actionäre zur XXXI. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche Mittwoch, den 7. Mai 1884, um 10 Uhr Vormittags, auf dem Wiener Bahnhofe der Oesterr. Nordwestbahn (Ankunftsseite, Saal für Erwartende) stattfindet.

Gegenstände der Tagesordnung sind:

1. Mittheilung des Geschäftsberichtes für das Jahr 1883;
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Rechnungsabschluss des Jahres 1883;
3. Bericht und Antrag des Verwaltungsrathes, betreffend die Einlösung des am 1. Juli l. J. fälligen Actiencoupons;
4. Erneuerungswahl mehrerer Mitglieder des Verwaltungsrathes nach § 37 der Statuten;
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung des Rechnungsabschlusses des Jahres 1884.

Gemäss § 26 der Statuten wollen jene Herren Actionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, die Actien sammt den nicht fälligen Coupons längstens bis 23. April, 12 Uhr Mittags, entweder bei der gesellschaftlichen Hauptcassa in Wien, Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe, oder bei der Direction der Discontogesellschaft in Berlin, oder bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/Main deponiren und die Legitimationskarten beheben.

Mit den Actien zugleich sind die von den Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Consignationen in doppelter Ausfertigung einzubringen. Eine Consignation wird, mit der Erlagsbestätigung versehen, zurückgestellt.

Nach § 25 der Statuten geben 10 Actien das Recht auf Eine Stimme; kein Actionär kann mehr als 30 eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen; als Bevollmächtigter kann Niemand mehr als 20 Stimmen übernehmen.

Die Actionäre können nur durch Personen vertreten werden, die selbst Mitglieder der Generalversammlung sind und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterzeichnen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Actien gegen Rückgabe der Empfangsbestätigung an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Consignationsblanquette werden bei den Erlagscassen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, am 4. April 1884. (923)

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Ausschliessend priv. Buschtêhrader Eisenbahn. Einladung zur 38., als ordentlichen 31. General-Versammlung der stimmberechtigten Actionäre der ausschliessend priv. Buschtêhrader Eisenbahn, welche am 10. Mai 1884 Vormittags 10 Uhr im Administrationsgebäude der Gesellschaft zu Prag, Bredauergasse No. 7 neu, abgehalten werden wird.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und Vorlage des Rechnungs-Abschlusses pro 1883.
2. Bericht und Antrag des Revisions-Ausschusses über die Prüfung der Jahresrechnungen pro 1883.
3. Antrag wegen Verwendung des Reingewinnes.
4. Bericht und Antrag des Verwaltungsrathes, betreffend die Concessionswerbung für eine Localbahn von Kolleschowitz nach Pladen, dann Antrag wegen Erweiterung der dem Verwaltungsrathe in der General-Versammlung vom 10. December 1870 ertheilten Ermächtigung betreffs der Errichtung von Zweig- und Flügelbahnen.
5. Wahl von Verwaltungsraths-Mitgliedern.
6. Wahl des Revisions-Ausschusses zur Prüfung der Jahres-Rechnungen pro 1884.

Die P. T. stimmberechtigten Actionäre werden unter Bezugnahme auf Abschnitt III der Gesellschaftsstatuten eingeladen, ihre Actien (mindestens 5 Stück Actien Lit. A oder Genussscheine von solchen oder mindestens 20 Stück Actien Lit. B) oder die betreffenden Depotscheine bei einer der folgenden Stellen und zwar:

bei der Hauptcassa der Gesellschaft in Prag,
„ „ K. K. priv. allgem. Oesterr. Boden-Creditanstalt in Wien,
„ „ allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt in Leipzig,
„ „ Disconto-Gesellschaft in Berlin,
„ „ Bayerischen Vereinsbank in München.
„ Herren M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M.,
„ „ L. Behrens & Söhne in Hamburg,

längstens bis 2. Mai 1884 zu hinterlegen.

Prag, am 29. März 1884. (924)

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. iur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 30. 1884.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pranumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

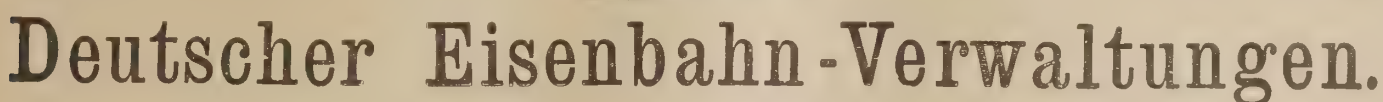
Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 12. April 1884.

Dieser Nummer liegt No. 7 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Der Feiertage wegen erscheint die nächste Nummer erst am 19. April cr.

Transportable Feldbahnen zur Abfuhr des Holzes aus den Waldungen.*)

Bei der Schwierigkeit, dem billigen ausländischen Holz gegenüber die einheimischen Hölzer concurrenzfähig zu erhalten, ist es für die Forstverwaltung von der grössten Bedeutung, den Transport des Holzes aus den Waldungen nach den nächstliegenden Schienen- und Wasserstrassen möglichst zu erleichtern und billiger zu gestalten. — Es ist daher für jeden Forstmann und für den Staat selbst eine wichtige Frage, ob sich die neuerdings mit so grossem Erfolg für landwirthschaftliche Zwecke verwendeten Feldbahnen auch den forstwirthschaftlichen Zwecken dienstbar machen lassen.

Wenn auch eine jede Feldeisenbahn verhältnissmässig schwere Massen zu transportiren hat, so erscheinen doch derartige leicht gebaute Bahnen im Allgemeinen weniger geeignet, solche Transporte zu bewältigen, bei welchen es sich um die Beförderung nicht nur schwerer, sondern auch räumlich ausgedehnter Massen, wie Langholz, in welligem und coupirtem Terrain handelt.

Mit regem Interesse verfolgte man deshalb einen in der Oberförsterei Grimnitz gegenwärtig in Ausführung gebrachten grösseren Versuch, das Spalding'sche Feldeisenbahn-System zum Holztransport aus der Waldung nach dem Werbellinsee zu benutzen, zu welchem Zweck Herr Spalding dem Königlichen Forstfiscus das nöthige Material: 7 km Gleise nebst den dazu gehörigen Stücken, wie Weichen, Schienenbrücken u. s. w. und 60 Wagen leihweise (nur gegen Erstattung der Transportkosten) überlassen hatte. — Als Versuchsort wurde die genannte Oberförsterei (Regierungsbezirk Potsdam) gewählt, da die Terrainbeschaffenheit und die Absatzverhältnisse dort von besonderer Schwierigkeit waren. Aus zwei Schlägen war nämlich in jenem Revier das Lang- und Brennholz und zwar Kiefernholz von bedeutendem Cubikinhalt über zum grössten Theil welliges Terrain nach der Ablage am Werbellinsee zu schaffen, um von dort verflösst oder verschifft zu werden. In dem einen dieser Schläge, welchen wir mit No. 1 bezeichnen wollen, waren Stämme von 3 Festmeter und darüber Inhalt und von 16—24 m Länge die Durchschnitts-Repräsentanten des Schlags und wurde beim Abtrieb derselben in keiner Weise auf die später zu erfolgende Abfuhr Rücksicht genommen, so dass der Schlag mehr das Bild eines grossen Windwurfs, als eines regelrecht geführten Hiebes bot. An den meisten Stellen lagen die Stämme übereinander, ja hin und wieder vier- bis fünffach, die Stubben und das Brennholz nur zum Theil gespalten, das Reisig nicht aufgeräumt, so dass die Leistungsfähigkeit der Bahn unter den schwierigsten Bedingungen resp. bei Ueberwindung aller möglichen Hindernisse zu prüfen war.

In dem anderen Schlag, No. 2, welcher aus schwächerem Holz bestand, wurde zwar ebenfalls stehend gerodet, aber nach einer Richtung hin geworfen. Das äusserst coupirte und nur theilweise für Fuhrwerke passirbare Terrain bereitete der Holzabfuhr aber auch hier grosse Schwierigkeiten.

Der ersten Abtheilung der Bahn war nun die Aufgabe gestellt, das Holz von dem unter No. 1 erwähnten Schlag 2 km weit nach der Ablage am Werbellinsee bei einem Gesammtgefälle von 7 m zu bringen. Die Bahn wurde als feste Strecke ausgebaut, um die Leistungsfähigkeit der Bahn auf regulirtem Gefälle zu ermitteln.

Der zweite Theil der Bahn, auf welcher das Holz aus dem zweiten 5,9 km entfernten Schlag abzuführen war, wurde nur nothdürftig regulirt, einige allzu schroffe Terrainwellen etwas durchschnitten und ein nothwendiger Grabenübergang geschaffen. Um einen Holzeinschlag für die Bahntrace thunlichst zu vermeiden, wurde, soweit es anging, ein alter Holzabfuhrweg benutzt.

Das Ausstecken der ganzen Linie wurde mittelst des Bose'schen Nivellirinstruments innerhalb 4 Tagen bewirkt und hierbei sämmtliche Durchstiche und Aufwürfe für eine regulirte Feldbahn abgesteckt. Beim Ausbau des ersten Theiles der Strecke wurden 6 Kippwagen verwendet. Es berechnete sich der Cubikmeter bewegte Masse bis zu 250 m Entfernung auf 5—7 ₰.

Zur Aufbringung von Dünger wurden versuchsweise auf zum grössten Theil moorigen und für gewöhnliches Fuhrwerk nur bei starkem Frost zugänglichen Wiesen die Gleise gelegt, Gräben mit versumpften Rändern mit Leichtigkeit überschritten (indem 2—3 über den Graben gelegte Stangen den Schwellen als Stützpunkte dienten) und dadurch eine Kosten-Ersparung von 70 pCt. ermöglicht.

*) Eine ausführliche Darstellung der Bahnen zur Ausbeutung von Waldungen findet sich im V. Band des Handbuchs für specielle Eisenbahntechnik von E. Heusinger von Waldegg S. 526 bis 536 (Leipzig 1878) und in dem Specialwerk über diesen Gegenstand. Das moderne Transportwesen im Dienste der Land- und Forstwirthschaft von Dr. W. F. Exner (Weimar 1877).

Nach Ausbau der ersterwähnten Strecke zum Schlage No. 1, welche bei Anwendung der Kippwagen pro laufenden Meter 0,25 *M.* kostete, wurde mit der Abfuhr des Holzes mittelst Holztransportwagen begonnen. Diese Wagen sind auf die Weise construirt, dass ein hölzerner 30 cm hoher Sattel, dessen Füsse beinahe über den Achslagern ruhen, auf den gewöhnlichen Wagen gesetzt (um die höchste Tragfähigkeit desselben zu erzielen) und mittelst eines kräftigen eisernen Bolzens auf diesem befestigt wird. Der den hölzernen Sattel um 10 cm überragende Kopf des Bolzens bildet die verticale Achse für einen 85 cm langen Drehschemel. Zwei an diesem Schemel befestigte Ketten dienen zum Anschlagen der Stämme und so zur festen Verbindung dieser mit den Drehschemeln. Zwei derartige Wagen, von denen der eine das Hirnende, der andere das Zopfende das Stammes trägt, werden, ohne durch etwas anderes als der Schwere der geladenen Stämme verbunden zu sein, zum Transport von Stämmen bis zu 4 fm (68 Ctr.) verwendet. Zum Transport noch schwererer Stämme wurde — analog den Spalding'schen Plattformen — eine Brücke construirt, welche auf 2 Wagen aufliegend einen entsprechend grösseren, der Leichtigkeit wegen aus Holz construirten Rungschemel mit Rollenbewegung (Tragfähigkeit 3 000—5 000 kg) trägt.

Sollen mehrere Stämme zu einem Zuge zusammengestellt werden, so geschieht dies durch Verkuppelung mit einfachen hölzernen im Durchschnitt ein T zeigenden, resp. eisernen Rundstangen.

Das Laden der Stämme geschah entweder mit der bei den Holzfuhrleuten gebräuchlichen Hebelade (Wuchte), mit einem Flaschenzug oder mit Kastenwinden (sog. Wagenwinden), wobei das Holz zur Schonung möglichst ohne Ruck und Stoss allmälig auf die Wagen gebracht und so gelegt wurde, dass sein Schwerpunkt möglichst tief zu liegen kam, wodurch ein Herumdrehen desselben bei der Fahrt und folgeweise ein Werfen aus dem Gleise vermieden wird. — Bei der Abfuhr im Schlag No. 1 wurde, ungeachtet der vorher erwähnten Bodenhindernisse, an jeden Stamm das Gleise herangelegt und das Holz geladen. Der Strang wurde dabei über Stubbenlöcher hinweggelegt, die auf einer Seite freischwebende Schwelle nöthigenfalls durch ein untergelegtes Scheit gestützt; er wurde sogar öfter quer über Stämme hinweggeführt oder auf 2 neben einander liegenden Stämmen entlang gelegt und diese Gleise mit Stämmen von 3 und mehr Festmeter Inhalt (51 Ctr.) und bis 24 m Länge mit Sicherheit befahren. Wohin kein Fuhrwerk oder einzelnes Pferd ohne vorherige Hinwegschaffung der Hindernisse gelangt wäre, dahin wurde der Strang gelegt, die Wagen beladen und durch Menschenkraft herausbefördert. Einfach untergelegte Scheite bildeten die Unterstützung der Stossschwellen vor dem Uebergang des nächsten Joches auf vorliegende Stämme.

Die stärkeren Schienen des Spalding'schen Systems sowie die Beweglichkeit und Kürze der Schienenstücke (2 m) eigneten sich ganz besonders zu dieser Anlage*), und wäre es andererseits bei längeren Gleiseabtheilungen unmöglich gewesen, Curven, wie sie mit diesem System ausgeführt wurden, zu legen.

Auch der Vorzug der einfachen, leicht an Ort und Stelle zu ersetzenden Holzschwelle vor der Eisenschwelle zeigte sich klar, ebenso der Vorzug der angewendeten hölzernen Wagenconstruction, indem bei dem leichten Gewicht dieser Wagen es möglich war, in den vielen Fällen, wo sich solches nöthig zeigte, die Wagen aus dem Geleise zu heben und von 2 Arbeitern tragen zu lassen.

Auch die zweiflanschigen Räder des Spalding'schen Systems bewährten sich gut, indem Hindernisse, welche einflanschige Räder sicher zum Entgleisen gebracht hätten, mit Hülfe der zweiflanschigen von den beladenen Wagen mit erstaunlicher Sicherheit überwunden wurden; wenn nur auf einer Seite das Rad mit seinen Flanschen den Schienenkopf umklammerte, so genügte solches, um das andere Rad bedeutende Hindernisse, z. B. in scharfen Curven, überwinden zu lassen. — Erwähnt muss noch werden, dass die sicher wirkende, sämmtliche 4 Räder auf einmal arretirende Bremse beim Befahren von stark geneigten Strecken ganz Vorzügliches leistete.

Es wurden Züge bis zu 200 m Länge aus circa 10 Stämmen bestehend mit einem Gewicht von rund 300 Ctr. zusammengestellt und von 2 Pferden auf der regulirten 2 km langen Strecke in 15 Minuten bis zur Ablage befördert, wobei das Bremsen ein Mann am letzten Wagen des Zuges besorgte. Die längsten Stämme (20—26 m) konnten mit Sicherheit Curven von 10 m Radius befahren, da die unter ihnen laufenden Wagen sich mit der grössten Leichtigkeit bewegen konnten.

Auf der regulirten Strecke No. 2, welche theils horizontal, theils 1—2 pCt. Gefälle aufweist, vermochten 2 Pferde bequem 300 Ctr. zu ziehen, während dieselben Pferde auf der Strecke No. 1 mit 6 pCt. starken Steigungen nur 140 Ctr. fortbewegten. Da auf der regulirten Strecke, deren Ausbau rund 500 *M.* kostete, jetzt mit 2 Pferden durchschnittlich 90—100 fm gleich 1 530—1 700 Ctr. pro Tag befördert werden, so wären, falls die Trace nicht ausgebaut worden wäre, noch ein zweites Paar Pferde und ein Bremser nothwendig geworden, um diese Massen zu transportiren. Dies würde pro Tag eine Mehrausgabe von 12 *M.* betragen, und da bei einem täglichen Transport von 90—100 fm 50 Tage für die Räumung des Schlages anzunehmen sind, eine Summe von 600 *M.* ergeben, mithin spart der Ausbau der Strecke bei einer 50 tägigen Abfuhr 600 *M.* — 500 *M.* = 100 *M.*

Welche Summen man beim Ausbau der Fahrbahn überhaupt erspart, ergiebt sich daraus, dass die Kosten für die Abfuhr sich pro Festmeter auf 0,62 *M.* stellen, während sie sich bei Benutzung gewöhnlichen Fuhrwerks auf 2,50 *M.* pro Festmeter belaufen würden.

Die Kosten des Bahntransports selbst belaufen sich, excl. der Verzinsung und der Amortisation des Anlage-Capitals, auf 14 ₰ pro Festmeter, während auf das Rücken im Schlage 14 ₰, auf das Laden 20 ₰ und auf das Abladen 14 ₰ pro Festmeter fallen, Kosten, die bei einer geregelten Aufarbeitung des Schlages aus einem im Terrain geregelten Lagerplatze sich um 30—50 pCt. vermindern lassen.

Das Spalding'sche System eignet sich demnach vortrefflich zur Anwendung bei Bauholztransporten.

*) Bei Anwendung schwächerer Schienen würde wenigstens das Legen von Zwischenschwellen nöthig geworden sein.

Perleberg-Pritzwalk-Wittstock.

Dem im voriger Nummer mitgetheilten Gesetzentwurf, betreffend die weitere Erwerbung von Eisenbahnen für den Staat, ist eine Denkschrift über das vorgenannte Eisenbahnunternehmen resp. über die Betheiligung des Staates bei demselben beigegeben*). Nach derselben bemüht man sich in den, ein Gebiet von rund 3 350 qkm mit 140 000 Einwohnern umfassenden Kreisen Ost- und Westpriegnitz seit lange um die Herstellung von Eisenbahnen, welche geeignet sind, das Innere derselben in zweckentsprechender Weise zu erschliessen und mit dem umliegenden Eisenbahnnetz in Verbindung zu bringen. Von den verschiedenen, zu diesem Behufe aufgestellten Bahnprojecten ist das einer Eisenbahn von Perleberg über Pritzwalk nach Wittstock auch bezüglich der Beschaffung von Baukosten soweit gefördert worden, dass das Zustandekommen dieser Bahn bei entsprechender Betheiligung des Staats als gesichert betrachtet werden kann. Die projectirte Bahn soll im Anschlusse an die von der Stadt Perleberg für eigene Rechnung hergestellte, im October 1881 dem Betriebe eröffnete Zweigbahn Wittenberge-Perleberg von letzterer Stadt über Pritzwalk nach Wittstock geführt und normalspurig und eingleisig nach den Bestimmungen der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung gebaut und betrieben werden. Sie ist in wirthschaftlicher Beziehung dazu bestimmt, den gewerbreichen Städten Pritzwalk und Wittstock und dem Hinterlande derselben die langersehnte Schienenverbindung mit dem Elbhafen in Wittenberge und den von dort nach Hamburg, nach Berlin und nach Magdeburg führenden Schienenstrassen zu verschaffen und durch leichteren und billigeren Transport die Möglichkeit einer reicheren Entwickelung des Verkehrs zu gewähren. Pritzwalk zählt 6 000 und Wittstock nahezu 7 000 Einwohner. In ersterer Stadt befindet sich ein grosses Brau- und Brennerei-Etablissement mit bedeutendem Absatz nach auswärts, und die landwirthschaftliche Vereinsbank, welche jährlich 250 000 kg künstlichen Dünger und 250 000 kg Kraftfutter bezieht. Wittstock hat an Fabriken mit Dampfbetrieb vier Tuchfabriken, eine grosse Bierbrauerei und Branntweinbrennerei, eine Appreturanstalt, eine Tuchwalke, zwei Wollspinnereien, zwei Maschinenbauanstalten, zwei Holzschneidemühlen, eine Fettfabrik und eine Dampfmahlmühle. Das gesammte Hinterland, welches zu beiden Seiten der Bahnlinie überwiegend geschlossenen Grundbesitz aufweist, steht in sehr erheblichem landwirthschaftlichen Betriebe. Der Import besteht hauptsächlich aus Colonialwaaren, Kunstdünger, Kraftfuttermitteln, Schwedischem Eisen und Jütischen Ackerpferden via Hamburg, in Steinkohlen aus Westfalen, Rindvieh aus Ostfriesland, Luxuspferden aus Hannover und Salzen aus Stassfurt. Verfrachtet werden dagegen mageres Vieh nach der Magdeburger Zuckerrübengegend, Schweine nach Frankfurt a/M., Hamburg und England, Kartoffeln nach Hamburg, England, Westfalen und dem Rheinlande und Fettvieh nach Berlin. Nach dem Ergebniss der mit regierungsseitiger Genehmigung angefertigten Vorarbeiten beträgt die Länge der Bahn 44,5 km und das auf ihre Herstellung zu verwendende Anlagecapital 2 700 000 *M.* Dieses Capital soll durch Ausgabe von Actien je zur Hälfte in Stamm- und Stammprioritätsactien aufgebracht werden. Von diesem Actiencapital sind von dem Provinzialverbande der Provinz Brandenburg 240 300 *M.*, von den Kreisen Ost- und Westpriegnitz je 150 000 *M.*, von den Stadtgemeinden Wittenberge 30 000 *M.*, Perleberg 125 400 *M.* Pritzwalk 99 600 *M.*, Wittstock 299 700 *M.*, von einzelnen Adjacenten der Bahn 804 300 *M.* und von zwei potenten Bankhäusern 440 700 *M.* gezeichnet, so dass im Ganzen die

*) Man vergl. auch den Bericht der Direction der Berlin-Hamburger E. in No. 24 S. 317.

Unterbringung von 2 340 000 ℳ und zwar 1 170 000 ℳ Stamm- und 1 170 000 ℳ Stamm-Prioritätsactien gesichert ist. Der Rest von 360 000 ℳ — nicht ganz ein Siebentel des Anlagecapitals — zur Hälfte in Stamm-Prioritätsactien ist ohne Deckung geblieben, und daher in diesem Betrage die staatliche Betheiligung von dem Comité erbeten worden. Bei der hohen Bedeutung, welche dem projectirten Unternehmen mit Rücksicht auf die von demselben zu erwartende Steigerung der Productions- und Absatzfähigkeit des zu erschliessenden Gebiets beizulegen ist, und die nicht nur in dem durch die Actienzeichnungen bethätigten lebhaften Interesse der Communalverbände und Adjacenten ihren Ausdruck findet, sondern auch den Provinzialbehörden zur warmen Befürwortung desselben Veranlassung gegeben hat, erscheint es angezeigt, die staatliche Betheiligung in dem erbetenen Umfange eintreten zu lassen, um so mehr, als die neue Verbindung auch den anschliessenden Staatsbahnstrecken erhebliche Transporte zuführen und damit zur Steigerung der Erträgnisse der Letzteren beitragen wird. Was die voraussichtliche Rentabilität der projectirten Bahn betrifft, so gestattet das Resultat des Betriebes auf der 10,5 km langen Bahnstrecke Wittenberge-Perleberg, welches in dem Geschäftsjahr 1882/83 einen Reinüberschuss von 29 813,24 ℳ oder 5,9 pCt. des Anlagecapitals von 505 160 ℳ ergeben hat, den Schluss, dass der Betrieb auf der Bahnstrecke Perleberg-Wittstock, bei welcher ähnliche Verhältnisse vorliegen, gleichfalls eine angemessene Verzinsung des Anlagecapitals ergeben wird. Um das staatliche Interesse für den Fall eines späteren Ankaufs der Bahn sicher zu stellen, ist beabsichtigt, die staatliche Betheiligung in gleicher Weise, wie schon für die Betheiligung an dem Bau der von der Holsteinischen Marschbahn-Gesellschaft projectirten Eisenbahn von Heide über Friedrichstadt, Husum und Tondern nach der Landesgrenze bei Ribe in Aussicht genommen, an die Bedingung zu knüpfen, dass der Staat berechtigt sein soll, bezüglich der fraglichen Bahn von dem Ankaufsrechte nach Massgabe der Bestimmungen des § 42 des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 schon nach Verlauf von 10 Jahren — den Beginn dieses Zeitpunkts von dem Zeitpunkt der Betriebseröffnung an gerechnet — Gebrauch zu machen.

Betriebsergebnisse der Feldabahn in den Jahren 1880, 1881, 1882, 1883.

Die 44,089 km lange Bahn, welche (mit Ausnahme der von der Locomotivfabrik Krauss & Comp. zu stellenden Betriebsmitel) Eigenthum des Weimarischen Staates ist, wurde erbaut und wird betrieben von der Locomotivfabrik Krauss & Comp. in München und Linz a/D. Betriebslänge 44,0 km, Maximum der Steigungen 1 : 25, durchschnittliches Steigungsverhältniss 1 : 86.

Die Betriebsresultate der letzten 4 Jahre stellen sich wie folgt:

	1880	1881	1882	1883
Leistung.				
Nutzkilometer im Ganzen	78 678	74 150	79 511	103 054
Achsenkilometer im Betriebsdienste	593 333	567 002	700 896	956 798
Gefahrene Züge in einem Tage im Betriebsdienste	4,67	4,61	4,95	6,42
Dichtheit des Verkehrsgebietes resp. Anzahl der Bewohner auf einen Kilometer	625	625	625	625
Personenverkehr.				
Gefahrene Personen (Retourbillete doppelt gerechnet)	41 066	58 146	74 395	77 687
Personenkilometer (Retourbillete doppelt gerechnet)	588 145	766 523	895 203	924 298
Specifischer Personenverkehr	15 276	17 386	20 345	21 007
Durchschnittlich von jedem Passagier befahrene Kilometer	14,32	13,18	12,03	11,90
Desgleichen in Procent der Bahnlänge	37,20	29,95	27,34	27,05
Auf einen Bewohner treffen Personenkilometer	24,44	27,88	32,55	33,61
Auf jeden Zug im Betriebsdienste treffen Personen	24,09	34,53	41,17	33,18
Gepäckkarten	1 249	786	1 866	2 248
Hundebillete	221	88	169	192
Güterverkehr.				
Tonnen im Ganzen	10 560,63	12 006,07	15 567,35	43 248,05
Tonnenkilometer	227 851	310 333	437 143	874 314
Specifischer Güterverkehr	5 918	7 039	9 935	19 870
Stückgüter . . . t	2 902,49	3 068,23	3 171,13	3 206,86
Sperrige Güter . . . „	4,37			167,14
Kohlen in Wagenladungen „	507,20	572,50	642,50	2 740,50
Steine „ „	3 762,40	4 444,21	8 225,25	17 399,40
Mehl und Getreide in Wagenladungen . . . . t	1 975,86	1 896,13	1 442,65	2 237,90
Holz in Wagenladungen „	981,42	1 406,30	1 430,52	1 681,40
Diverse Güter „ „	426,89	588,32	623,30	15 783,50
Grossvieh . . . . Stück	13	8,20	8,00	5,60
Kleinvieh . . . . „	118	22,18	24,00	25,75
Durchschnittlich von jeder Tonne befahrene Kilometer	21,58	25,85	28,09	20,22
Desgleichen in Procent der Bahnlänge	56,05	58,75	63,84	45,95
Auf einen Bewohner treffen Tonnenkilometer	9,47	11,28	15,90	31,79
Einnahmen.				
Auf der ganzen Strecke:				
aus d. Personenverkehr ℳ	30 610,95	32 190,13	34 912,13	39 091,48
„ Güterverkehr . . „	36 176,92	41 157,42	46 625,77	92 897,61
„ Postverkehr . . „	4 100,00	6 000,00	6 000,00	6 000,00
an sonstigen Betriebseinnahmen . . . . . ℳ	160,40	95,05	126,45	218,85
aus d. Gesammtverkehr „	71 048,27	79 442,60	87 664,35	138 207,89
Auf einen Bahnkilometer:				
aus d. Personenverkehr ℳ	795,10	731,60	793,46	888,44
„ Güterverkehr . . „	939,06	935,39	1 059,67	2 111,31
„ Gesammtverkehr „	1 845,40	1 805,51	1 992,38	3 141,09
Auf einen Nutzkilometer:				
aus d. Personenverkehr ₰	46,61	43,30	43,90	37,93
„ Güterverkehr . . „	55,09	55,53	58,64	90,14
„ Gesammtverkehr „	108,19	107,08	110,25	134,11
Auf einen Personenkilometer aus dem Personenverkehr . . . . . . ₰	5,20	4,20	3,90	4,23
Auf einen Tonnenkilometer aus dem Güterverkehr ₰	15,88	13,26	10,66	10,62
Auf einen Passagier aus dem Personenverkehr ₰	74,50	55,36	46,93	50,32
Auf eine Tonne Gut aus dem Güterverkehr . . ₰	342,60	342,80	299,50	214,80
Ausgaben.				
Auf der ganzen Strecke:				
für Allgem. Verwaltung ℳ	4 388,08	4 806,08	8 242,00	9 620,89
„ Bahnverwaltung . . „	3 886,95	21 464,47	10 326,69	14 526,32
„ Transportverwaltg. . „	33 333,10	41 286,42	42 113,60	57 029,12
„ sonst. Betr.-Ausgab. „	1 064,43	4 657,71	2 412,45	1 686,06
„ Gesammtbetrieb . . „	42 672,56	72 214,68	63 094,70	82 862,39
Auf einen Bahnkilometer:				
für Allgem. Verwaltung ℳ	113,97	109,23	187,32	218,66
„ Bahnverwaltung . . „	100,99	487,83	234,70	330,14
„ Transportverwaltg. . „	865,80	938,32	957,12	1 296,12
„ sonst. Betr.-Ausgab. „	27,64	105,85	54,83	38,32
„ Gesammtbetrieb . . „	1 108,40	1 641,23	1 433,97	1 883,24
Auf einen Nutzkilometer:				
für Allgem. Verwaltung ₰	6,68	6,48	10,37	9,33
„ Bahnverwaltung . . „	5,90	28,96	12,99	14,10
„ Transportverwaltg. . „	50,75	55,70	52,96	55,34
„ sonst. Betr.-Ausgab. „	1,65	6,28	3,03	1,63
„ Gesammtbetrieb . . „	64,98	97,42	79,35	80,40
Materialverbrauch.				
Locomotiven im Ganzen an Kohle . . . . . . kg	389 503	353 700	366 150	520 580
Locomotiven im Ganzen an Oel . . . . kg	1 577	1 916	1 678	1 988
Locomotiven auf einen Nutzkilometer an Kohle kg	4,95	4,77	4,60	5,05
Locomotiven auf einen Nutzkilometer an Oel . . g	20,04	25,84	22,63	19,29
Anlagekosten.				
Auf die ganze Strecke ℳ	1228944,52	1238327,83	1269681,46	1367497,04
Auf den Bahnkilometer „	27 874,19	28 087,01	28 798,15	31 016,74

Die auffallend erscheinende Steigerung des Güterverkehrs, der Einnahmen hieraus etc. im Jahre 1883 wurde durch den auf dieses Jahr treffenden Bau einer Zuckerfabrik in Dermbach und die erste Campagne dieses Etablissements veranlasst. Eine Folge der Entstehung der Dermbacher Zuckerfabrik war auch die Vermehrung der Betriebsmittel, sowie die Erweiterung von baulichen Anlagen.

Die Ausgaben für Betriebsmittelbeschaffung sind in den Mittheilungen berücksichtigt, wogegen die auf die bauliche Anlage verwendete Summe erst im Jahre 1884 erscheinen wird, weil die betreffenden Arbeiten erst in diesem Jahre zu Ende geführt werden.

Bei Errechnung der auf einen Kilometer treffenden Anlagekosten wurde die Baulänge der Bahn zu Grunde gelegt, während für die sonstigen Angaben die Betriebslänge angenommen ist.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Anwendung der Vereinseinrichtungen auf die Warstein-Lippstadter Eisenbahn und Aufnahme der Wismar-Rostocker Eisenbahn in den Verein.

1. Von der Betriebsdirection der Warstein-Lippstadter Eisenbahn ist beantragt worden, es möchten auf den Verkehr dieser Bahn mit den Vereinsbahnen die Vereinseinrichtungen nach Massgabe des § 5 des Vereinsstatuts Anwendung finden.

Die am 1. November 1883 für den gesammten Verkehr eröffnete, 30,7 km lange, eingleisige, von Warstein nach Lippstadt führende Eisenbahn mit den Zwischenstationen Belecke, Uelde, Anröchte, Erwitte und der Haltestelle Westernkotten ist Eigenthum der gleichnamigen Eisenbahngesellschaft und wird durch den in Lippstadt domicilirenden Vorstand vertreten. Die Bahn hat in Lippstadt Anschluss an den Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection zu Hannover, ist normalspurig und wird mit eigenen Locomotiven und Wagen nach Massgabe der Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung betrieben. An Betriebsmitteln sind 1 Personenzugslocomotive, 2 Güterzugsmaschinen, 4 Personenwagen, 1 Gepäckwagen, 6 bedeckte Güterwagen, 8 Coakswagen, 16 Niederbordwagen und 2 Langholzwagen vorhanden.

2. Der Vorstand der Wismar-Rostocker Eisenbahngesellschaft in Wismar hat den Antrag gestellt, in den Verein aufgenommen zu werden.

Die von einer Actiengesellschaft normalspurig erbaute, eingleisige, von Wismar über Neubuckow, Kröpelin und Doberan nach Rostock führende und am 22. December 1883 dem öffentlichen Verkehr übergebene 58,8 km lange Eisenbahn wird nach Massgabe der Bahnordnung für Bahnen untergeordneter Bedeutung betrieben. In Wismar und Rostock hat dieselbe Schienenanschluss an die Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn. Der Betrieb ist mit Genehmigung des Grossherzoglich Mecklenburgischen Ministeriums des Innern vom Tage der Eröffnung ab auf 10 Jahre an den Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmer Lenz in Stettin verpachtet worden.

Die verantwortliche oberste Leitung des Betriebes ist unter Zustimmung der Aufsichtsbehörde einem Regierungsbaumeister, welcher seinen Sitz in Wismar hat und durch einen Ingenieur vertreten wird, übertragen.

An Betriebsmitteln sind 4 Tenderlocomotiven, 7 Personen-, 2 Gepäckwagen, 10 bedeckte und 15 offene Güterwagen vorhanden.

Nachdem die Anträge der vorgenannten Verwaltungen Seitens der Commission für das Vereinsstatut befürwortet worden sind, hat die geschäftsführende Direction die statutenmässige Abstimmung über dieselben eingeleitet.

Aus dem Deutschen Reich.

Festsetzung der gesetzlichen Wittwen- und Waisengelder bei den Preussischen Staatsbahnen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat den Staatseisenbahn-Directionen unterm 29. v. Mts. die Bestimmungen wegen Uebertragung der Befugniss zur selbstständigen Festsetzung der gesetzlichen Wittwen- und Waisengelder an die ihnen nachgeordneten Behörden zur Kenntnissnahme mitgetheilt. Hinsichtlich der Berechnung der pensionsfähigen Amtszeit wird dabei unter Anderem bemerkt:

Sofern die „Hilfsfunctionäre“ bei den älteren Staatsbahnen Mitglieder der Beamten-Pensions- und Unterstützungscassen gewesen sind, ist anzunehmen, dass den betreffenden Personen während der ganzen Zeit ihrer Mitgliedschaft die Eigenschaft unmittelbarer Staatsbeamten zugestanden hat, weshalb die in Betracht kommende Zeit als pensionsberechtigte Staatsdienstzeit anzusehen ist. Die Vorschrift des § 14 No. 4 des Pensionsgesetzes findet auf die Dampfmaschinenwärter, Locomotivheizer, Wagenmeister, Werkmeister, Telegraphenaufseher und Bahnmeister keine Anwendung, da die Ausbildung, welche die erwähnten Beamten vor ihrer Zulassung zu der Prüfung erlangt haben müssen, als eine „technische“ im Sinne des Pensionsgesetzes nicht anzusehen ist. Ebensowenig wird den nach dem Erlasse vom 2. October 1878 geprüften Telegraphen-Inspectoren die Zeit nicht angerechnet, während deren sie in einer Telegraphen-Bauanstalt oder bei einem Mechaniker gearbeitet haben. Dagegen ist es unbedenklich, den betreffenden Telegraphen-Inspectoren die vorgeschriebene Zeit ihrer Function als Telegraphisten und bei einem Telegraphen-Inspector der Staatsbahnverwaltung in Anrechnung zu bringen. Desgleichen steht den auf Grund des Erlasses vom 22. December 1880 geprüften technischen Eisenbahnsecretären ein Anspruch auf Anrechnung der vorgeschriebenen Zeit praktischer Beschäftigung vor der Anstellung zu.

Vorlesungen über Eisenbahnwesen.

Ueber die von uns bereits erwähnten eisenbahnfachwissenschaftlichen Vorlesungen, welche im Sommersemester d. Js. stattfinden, macht der „Reichs-Anz.“ vom 9. d. Mts. Folgendes bekannt:

In Berlin werden in den Räumen der Universität Vorlesungen über die Verwaltung der Preussischen Staatseisenbahnen sowie über Preussisches Eisenbahnrecht gehalten werden. Die Vorträge beginnen am 24. April d. Js. Das Nähere, insbesondere auch bezüglich der Anmeldungen zu den Vorlesungen, ist aus dem Anschlage in der Universität ersichtlich.

In Bonn werden sich die eisenbahnfachwissenschaftlichen Vorlesungen auf das Eisenbahnrecht und die Nationalöconomie der Eisenbahnen unter besonderer Berücksichtigung des Tarifwesens erstrecken.

Die Bahnstrecke Troisdorf-Lahnstein.

Für den Rheinischen Personen- und Güterverkehr ist, wie die „Köln. Ztg.“ darlegt, die nunmehr mit einem Kostenbetrag von 5 930 000 *M.* von beiden Häusern des Landtags genehmigte Anlage eines zweiten Gleises auf der Rechtsrheinischen Eisenbahnstrecke Troisdorf-Niederlahnstein einschliesslich der Höherlegung der unter Hochwasser liegenden Theile dieser Strecke und des Bahnhofs Castel bei Mainz von besonderer Wichtigkeit. Der Verkehr auf dieser Linie, welcher bisher schon täglich die Durchführung von 34 Zügen, darunter 20 Güterzüge, erforderte, wird in Zukunft eine bedeutende Ausdehnung annehmen. Nach der im Werke begriffenen Verbindung der Bergisch-Märkischen Bahn mit der Rechtsrheinischen durch das Verbindungsglied Deutz-Kalk wird der Güter- und Personenverkehr aus den Bergischen und Westfälischen Industriecentren hinfort der Rechtsrheinischen Bahn zugeführt werden, um sodann auf diesem directesten Wege nach Frankfurt und Süddeutschland zu gelangen. Die Legung des zweiten Gleises auf der Strecke Troisdorf-Niederlahnstein nebst Höherlegung einzelner Theile dieser Linie ist daher auch von den betheiligten Bergischen und Westfälischen Handelskammern aufs Wärmste befürwortet worden. Die Höherlegung der Bahn ist allerdings schwierig, kostspielig und für die Interessen mancher an den schmalen Rheinufern gelegenen Gemeinden störend und gefahrdrohend, wie die bereits im Abgeordnetenhause zur Sprache gebrachten Beschwerden der Städte Linz und Vallendar ergeben. Beide Städte beschweren sich darüber, dass ihre schöne Rheinfront durch einen bei Linz etwa 2¼ m hohen Erddamm verdeckt und den Bewohnern die bisher unbehinderte Zufuhr zur Provinzialstrasse und dem Rheinwerft abgeschnitten werden soll. Die Stadt Linz wünscht statt des hohen Erddammes einen leichtern viaductartigen Bau, wodurch ihr die bisherigen acht freien Zugänge zum Rhein und zur Chaussee erhalten bleiben können. Vom Herrenhause wurde diese Beschwerde beider Städte im Auftrage der Commission von dem Referenten Bredt erneut zur Sprache gebracht und die Antwort des Herrn Ministers erbeten. Wie aus dem stenographischen Bericht des Herrenhauses zu ersehen, ist dieselbe im Ganzen für die Beschwerdeführer günstig ausgefallen. Nach der Erklärung des Regierungscommissars hängt die Erfüllung des Wunsches der Stadt Linz davon ab, „ob es zulässig ist, die Chaussee, welche neben der Bahn liegt, so viel zu senken, dass die Strassen, welche gegenwärtig die Bahn in Schienenhöhe kreuzen, demnächst unterführt werden können. Die Königliche Regierung zu Coblenz habe den Antrag der Stadt Linz unterstützt; die Provinzialverwaltung aber sträube sich, die Strasse tiefer legen zu lassen. Die Frage, ob die Tieferlegung ohne wesentliche Schäden für die Stadt Linz geschehen könne, unterliege zur Zeit noch der technischen Erörterung. Sofern dies der Fall, werde auf die Herstellung des Viaducts Bedacht genommen werden“. Rücksichtlich der Beschwerde von Vallendar wurde regierungsseitig erklärt, „dass nichts im Wege stehe, dem Antrage der Stadt, ihr als Ersatz für die Einengung durch den zu erhöhenden Bahndamm ein Schienengleise von dem Bahnhofe nach dem Rheinwerft zu bauen, zu entsprechen“.

Die Erweiterung des Kölner Centralbahnhofes und der Bau der Kölner Stadtbahn

soll, wie der „Köln. Ztg.“ berichtet wird, jetzt mit der grössten Energie gefördert werden. Die Betheiligung bei der Submission auf Ausführung der Viaducte zwischen Gereonswall und Hansaring war sehr rege. 16 Unternehmer hatten ihre Offerten eingereicht. Die Arbeit muss in der verhältnissmässig kurzen Zeit von 8 Wochen beendet sein.

Jatznick-Torgelow.

Die landespolizeiliche Abnahme dieser Theilstrecke der Linie Jatznick-Ueckermünde (in der Uckermark gelegen) fand am 8. April statt. Am 20. cr. dürfte nach dem „Berl. Act.“ die Bahn für Personen- und Gepäckbeförderung eröffnet werden.

Secundärbahnproject Tarnowitz-Nendza.

Der Ausschuss des Kreises Gleiwitz befürwortet den Ausbau einer Secundärbahnlinie Tarnowitz-Peiskretscham-Laband-Kieferstädtel-Rauden-Nendza.

Hannover-Walsrode-Rotenburg.

Die Eisenbahndirection in Hannover ist im Anschluss an die bereits angeordneten generellen Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Hannover über Walsrode nach Soltau auch mit der Anfertigung genereller Vorarbeiten für die Linie von Walsrode über Visselhövede nach Rotenburg beauftragt worden.

Elektrische Eisenbahn Offenbach-Sachsenhausen.

Am 7. April fand die landespolizeiliche Prüfung und Abnahme der elektrischen Eisenbahn Offenbach-Oberrad-Sachsenhausen durch die Commissare und Techniker der Hessischen Regierung statt. Die 6,7 km lange Strecke wurde bei der vorgeschriebenen Fahrgeschwindigkeit in 28 Minuten zurückgelegt. Vorzüglich bewährten sich die Bremseinrichtungen, welche sofortiges Stillhalten des Zuges selbst im Momente der höchsten Fahrgeschwindigkeit möglich machen. Material und Ausstattung der Bahn ist, wie der „Berl. Act." bezeugt, vorzüglich.

Malchin-Demmin.

In Demmin hat eine Versammlung von Interessenten für den Bau einer Eisenbahn von Malchin über Neukalen und Dargen nach Demmin stattgefunden, welche die Kosten für die Vorarbeiten bewilligten.

Harzbahn Blankenburg-Tanne.

Die ausserordentliche Generalversammlung der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft, welche am 8. d. Mts. in Braunschweig tagte, beschloss einstimmig den Bau einer normalspurigen combinirten Adhäsions- und Zahnradbahn von Blankenburg im Harz über Hüttenrode, Rübeland, Elbingerode, Rothehütte nach Tanne. — Aus dem über die Angelegenheit gehaltenen Vortrage des Herrn Vorsitzenden, Geheimen Finanzraths Gravenhorst, heben wir kurz Folgendes hervor: Am 2. September 1881 wurde die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft von dem Herzoglich Braunschweigischen Eisenbahncommissariate aufgefordert, sich darüber zu äussern, welche Stellung dieselbe zu der Anlage einer Eisenbahn von Blankenburg über Elbingerode, Rothehütte und Braunlage nach dem Oderthale zu einnehme und wie die Prosperität des Unternehmens zu prognosticiren sein dürfte. Aus dieser Aufforderung war zu schliessen, dass die Herzoglich Braunschweigische Staatsregierung eine Eisenbahn von Blankenburg in oder durch den Harz fördern wolle. Zu gleicher Zeit hat sich Se. Excellenz der Herr Minister Maybach mündlich dahin ausgesprochen, es müsse für den Harz in Bezug auf die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse etwas geschehen. Diesen Erklärungen der beiden Hohen Staatsregierungen gegenüber hielt es der Verwaltungsrath der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft für seine Pflicht, der Verlängerung der Eisenbahnlinie über Blankenburg hinaus bis Tanne näher zu treten. Es wurden die erforderlichen Vorarbeiten angefertigt und die nöthigen Erhebungen über Transportwagen vorgenommen. Die Herzogliche Staatsregierung unterstützte die Herstellung der Bahn mit bereits erfolgter Zustimmung des Landtags durch eine Subvention a fonds perdu von 500 000 *M.* Da neue desfallsige Verhandlungen zwischen dem Königlich Preussischen und dem Herzoglich Braunschweigischen Staatsministerium die Concession zu dem Bau dieser Bahn der genannten Gesellschaft in sichere Aussicht stellen, so beantragt der Verwaltungsrath: Die Generalversammlung wolle: 1. die Uebernahme des Baues und Betriebes einer Eisenbahn von Blankenburg über Hüttenrode, Rübeland, Elbingerode, Rothehütte nach Tanne unter der Bedingung beschliessen, dass, abgesehen von der zugesicherten Subvention von 500 000 *M.*: a) der zu derselben erforderliche Grund und Boden, soweit derselbe Eigenthum des Herzoglich Braunschweigischen Staates, der Gemeinden Blankenburg, Hüttenrode, Rübeland, Elbingerode, Tanne und der Actiengesellschaft der Harzer Werke zu Rübeland und Zorge ist, in irgend einer Form unentgeltlich oder fast unentgeltlich zur Verfügung gestellt wird; — b) die unentgeltliche Mitbenutzung der bestehenden öffentlichen Strassen, so weit dieses nothwendig ist und angeht, gestattet wird; — c) dass für die Blankenburg-Tanner Eisenbahn eine Tariffreiheit von 10 Jahren bewilligt wird und dass nach 10 Jahren die Maximal-Tarifsätze den gegenwärtig auf der Langenstein-Derenburger Eisenbahn bestehenden, von dem Königlich Preussischen Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigten Tarifsätzen gleich gestellt werden. 2. Das zur Herstellung dieser Bahn erforderliche Anlagecapital von 3,5 Millionen Mark durch Ausgabe von 2,5 Millionen Mark 4 pCt. Obligationen und 1 Million Mark neuer Stammactien genehmigen, und 3. einen mit der Deutschen Bank in Berlin abgeschlossenen Finanzirungsvertrag zu sanctioniren. Nach diesem Vertrage übernimmt die Bank sowohl die 2,5 Millionen Mark Obligationen als auch die 1 Million Mark Actien. Sämmtliche drei Punkte wurden einstimmig angenommen.

Badische Eisenbahnen.

Die zweite Kammer des Grossherzogthums Baden nahm einstimmig den von dem demokratischen Abgeordneten v. Feder (Mannheim) gestellten Antrag an, die Kammer möge ihr tiefes Bedauern aussprechen über die schweren Eisenbahn-Betriebskatastrophen in den Jahren 1882 und 1883 und die Erwartung ausdrücken, dass es der Eisenbahnverwaltung durch sorgsame Ueberwachung des Eisenbahndienstes und durch strenge Handhabung der bahnpolizeilichen Vorschriften und der nöthigen Disciplin gelingen werde, Baden vor ähnlichen erschütternden Vorgängen zu bewahren und das Vertrauen auf die Sicherheit des Badischen Eisenbahnverkehrs wiederherzustellen. Verschiedene Redner führten übrigens aus, dass die Resolution nicht die Bedeutung eines Tadelsvotums habe.

Generaldirector Eisenlohr äusserte nach der „Köln. Z." zu dem Antrag Folgendes: Niemand habe mehr als die Verwaltung die Unglücksfälle bedauert und sie habe es gerne gesehen, als v. Feder um Vorlegung des Materials gebeten, damit sie selbst sich rechtfertigen könne. Nachgewiesen sei, dass der Mangel der Reichs - Bremsordnung und das Vorhandensein der Badischen Bremsordnung nicht in Verbindung mit den Unglücksfällen zu bringen sei. Niemals habe die Verwaltung die Erfahrung gemacht, dass der Mangel an Bremsen Schuld an Unfällen getragen habe. Den Vorwurf, dass die Bahnen schlecht gebaut seien, müsse er zurückweisen; der Unterbau der Bahnen sei vorzüglich und der Oberbau sehr solide.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die ausserordentliche General-Versammlung der Ferdinands-Nordbahn.

Dieser am 7. d. M. abgehaltenen General-Versammlung hat sich das Interesse der finanziellen und bahnpolitischen Kreise zugewendet. Der den Actionären erstattete Directionsbericht betont die grossen Opfer, welche das Uebereinkommen mit der Regierung zur Erlangung der Concession gefordert hat. Alle Actionäre, welche das Wort ergriffen, erkannten dies ebenso sehr, wie die Nothwendigkeit der unbedingten einmüthigen Annahme dieses Uebereinkommens an. Es war nach Mittheilungen der Direction nicht möglich, von der Regierung günstigere Bedingungen zu erlangen, doch tröstete man sich allseitig mit der Entwickelungsfähigkeit der von der Nordbahn berührten und in ihren Bereich noch einzubeziehenden Gegenden und hofft auf die Verwirklichung des von der Direction entworfenen Programmes der striktesten Oekonomie, um dergestalt die Prosperität der Gesellschaft zu behaupten.

Die Eisenbahnconvention vom 9. Mai 1883,

welche zwischen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie, der Türkei, Serbien und Bulgarien über die Ausführung der in den Artikeln X, XXI und XXXVIII des Berliner Vertrages geschlossen wurde, ist am 6. d. Mts. im Oesterreichischen Reichsgesetzblatte publicirt worden. In dieser Convention verpflichten sich die contrahirenden Staaten, die darin bezeichneten Eisenbahnverbindungen bis 15. October 1886 dem Betriebe zu übergeben und durch eine Commission den Grenzpunct zu bestimmen, wo der Anschluss ihrer Linien stattfinden soll, sowie innerhalb eines Jahres den Nachweis der sicheren Herstellung dieser Linien zu führen. Und zwar verpflichtet sich bis zum erwähnten Termine dem Betrieb zu übergeben: 1. Oesterreich-Ungarn die Linie Budapest-Semlin-Serbische Grenze bei Belgrad; 2. die Türkei; a) den Anschluss der Linie Constantinopel-Bellova an die von Nisch über Sofia bis zur Türkisch-Bulgarischen Grenze zu erbauende Bahn; b) eine Linie Bellova-Pristina (oder anderer Punkt der Linie Salonich-Mitrowitza) zum Anschluss an die Bahn sub 3 c.; 3. Serbien: a) eine Linie Belgrad-Nisch zum Anschluss an die Ungarische Verbindungslinie bei Belgrad; b) eine Linie von Nisch über Pirot zur Linie Bellova-Constantinopel; c) eine Linie Nisch-Vranja zum Anschluss an die Bahn 2 b; endlich 4. Bulgarien eine Bahn von der Serbischen Grenze (Nisch-Pirot) über Çarebrod und Sofia zur Türkischen Grenze (Bellova-Constantinopel). Die weiteren Artikel der Convention enthalten ausführliche Bestimmungen über zollamtliche Revision, gleiche Normen für die Fahrbetriebsmittel, gleiche diesfällige Behandlung der diese Bahnlinien Benutzenden; ferner über die Festsetzung der Tarife, der Zugsanschlüsse, Desinfection der Transporte, Correspondenzen unter einander etc.

General-Versammlung der Wiener Locomotivfabrik.

In dieser am 2. d. Mts. abgehaltenen Versammlung wurden folgende günstige Geschäftsergebnisse des Jahres 1883 constatirt: Der Gesammtumsatz hat gegen das Vorjahr eine Steigerung um 760 218 fl. erfahren und betrug 2 207 537 fl., welche Summe den Werth der fertiggestellten 64 Locomotiven und 41 Tender sammt anderen diversen Arbeiten repräsentirt. Der Bericht hebt weiter hervor, dass die seinerzeit von der Paris-Lyon-Mediteranée-Eisenbahn-Gesellschaft übernommene Bestellung auf 60 Maschinen und Tender zur Zufriedenheit dieser Gesellschaft abgeliefert wurde, und bringt zugleich mit Befriedigung zur Kenntniss, dass die Gesellschaft für den grössten Theil des laufenden Jahres mit Bestellungen versehen ist, und zwar liegen noch zu effectuirende Aufträge auf 62 diverse Locomotiven und 17 Tender für das Inland vor. Die Gesellschaft beschloss, von dem Reingewinn von 74 739 fl. nach Hinterlegung in die Reserve noch 8 fl. pro Actie zu vertheilen.

Oesterreichischer Eisenbahnclub.

In der letzten Wochenversammlung wurde dem verstorbenen Emil Tilp ein warmer Nachruf vom Vorsitzenden gewidmet. — Hierauf hielt Inspector Görgey (Nordwestbahn) einen mit verdientem Beifall aufgenommenen Vortrag über „Kranken-, Invaliditäts- und Altersversorgung der Arbeiter". Diese eminent sociale Frage wurde vom Vortragenden vorzugsweise aus praktischen Gesichtspunkten erörtert; er plaidirte für einen gewissen in unserer Gesetzgebung noch fehlenden Zwang der Arbeiterversicherung; dieselbe sei theilweise aber durch die bei den Bahnverwaltungen bestehenden Kranken-Unterstützungsvereine nahezu bewirkt; leider beruhen diese nicht auf mathematischen Grundlagen. Schwieriger sei die Invaliditätsversorgung Mangels statistischer Daten. Dieser Mangel verschulde auch die hohen Prämien bei den Versicherungsgesellschaften. Bezüglich der Altersversorgung wurde von ihm beantragt, dass zur Verhütung des Missbrauches erst eine kleine, dann eine mit den Jahren steigende Rente erfolge; schliesslich vertrat er aufs Wärmste die Freizügigkeit der Arbeiter und die Anrechnung der bei früheren Dienstgebern zugebrachten Zeit.

Börsenbericht und Coursnotiz.

Der Courssturz der Wiener Tramway, welche die bisherigen Fahrpreise bedeutend ermässigen muss, führte eine Verstimmung der Börse herbei, der sich auch die Transportwerthe nicht entziehen konnten; dieselben schliessen allerdings nur geringfügig, aber doch matter als in der Vorwoche. So notiren Nordbahn 2633, Franz-Josef 208,25, Carl-Ludwig 294, Oesterr. Nordwestbahn 185,50, Elbethalbahn 194,75, Südbahn 143; etwas avancirten Staatsbahn (318,75) und Kaschau-Oderberger Bahn (147,80), letztere deshalb, weil gerüchtweise verlautet, dass der Coupon-Stempelabzug bei derselben nicht mehr stattfinden wird. Prioritäten waren in ziemlicher Nachfrage.

Russische Correspondenz.

Buffets in den Courierzügen der Nicolaibahn.

Der „Polizeizeitung von St. Petersburg" entnehmen wir, dass die Buffets in den Courierzügen auf der Nicolaibahn vom 1. Januar dieses Jahres aufgehoben sind. Statt dessen ist eine andere neue Einrichtung getroffen. Es sind in denselben Courierzügen in 2 Abtheilungen 13 Plätze für Dienstboten der Passagiere hergestellt, für welche Plätze der gewöhnliche Preis eines Billets 2. Classe entrichtet wird. Diese Billets werden nur für die ganze Tour Petersburg-Moskau und nur mit einem Billet 1. Classe zusammen verabfolgt.

Es müsste merkwürdig zugehen, wenn in dem Lande, wo der grösste Theil des Publikums auf die Gesetze nur schaut, wie sie am besten zu umgehen seien, nicht auch mit dieser neuen Massregel sehr bald Missbrauch getrieben werden wird! Sehr bald werden Courierzugspassagiere 1. Classe unter der Firma ihrer Bedienung ihre guten Freunde im Courierzug für den Preis eines Billets 2. Classe mitnehmen.

Station Luga der Warschauer Bahn.

Das Passagiergebäude der Station Luga, welches im März 1883 bekanntlich durch eine Feuersbrunst zerstört wurde, ist nun am 1. Januar nach Beendigung des Neubaues wieder für das Publikum eröffnet worden. Zur Wiederherstellung des Gebäudes waren kaum etwas über 10 Monate erforderlich, was in Ansehung der bedeutenden räumlichen Ausdehnung des Baues als kein langer Termin zu bezeichnen ist. Die luxuriösen Räumlichkeiten für die Passagiere sind in derselben Grösse wieder hergestellt wie ehemals, d. h. im Gebäude befindet sich ein grosser, durch 2 Etagen gehender Saal in der Mitte und an seinen beiden Seiten 2 Säle kleinerer Ausdehnung. Ein wesentlicher Unterschied besteht aber darin, dass die frühere hölzerne Lage dieser Säle durch eine feuersichere eiserne ersetzt ist und überhaupt bei allen Erneuerungsarbeiten auch andere Massregeln zum Schutz gegen Feuer getroffen sind. Ehemals bildete auch die Abwesenheit eines genügenden Raumes für das Buffet einen grossen Uebelstand für die Passagiere, welchem nun auch abgeholfen ist. Im neuerbauten Gebäude sind freilich noch einige Arbeiten nicht ganz vollendet, aber die zur Besichtigung der Arbeiten ernannte Commission fand in dem Rückstand derselben keinen Grund, welcher die Eröffnung des Gebäudes zur Benutzung des Publikums verhindern könnte.

Neues Project Bogorodsk-Gluchowo.

Die Grosse Russische Eisenbahngesellschaft plant den Bau einer Zweigbahn von der Station Bogorodsk der Moskau-Nischnibahn nach dem grossen Fabrikdorfe Gluchowo, eines der Centren der Russischen Baumwollenindustrie.

Jekaterinenbahn.

Aus Jekaterinoslaw schreibt man: Am 13. März hat der Verkehr von Passagierzügen der Losowo-Sewastopoler Bahn und der Jekaterinenbahn über die neuerbaute Brücke bei Jekaterinoslaw begonnen. Die Brücke ist in zwei Etagen gebaut. Der untere Fahrweg ist für die Eisenbahnverbindung und der obere für den Equipagenverkehr bestimmt. Es ist erfreulich, dass doch einmal mit solcher Construction einer Brücke in Russland rationell verfahren ist. Bisher hatte man meist Brücken, welche dem Eisenbahn- und Equipagenverkehr dienen sollten, so construirt, dass man die Schienen in dasselbe Niveau legte mit der Fahrstrasse für Equipagen, woraus bei wachsendem Verkehr unvermeidliche Störungen im Equipagenverkehr entstanden.

Finnländische Bahnen.

Die Ausbauung des Finnischen Eisenbahnnetzes, schreibt die „Rigasche Zeitung", geht stetig und rüstig vor sich. Nachdem die erste Strecke der Finnischen Küstenbahn, Tammerfors-Wusa, vor Kurzem beendet, ist jetzt die Fortsetzung der Bahn bis Uleaborg bereits in Angriff genommen. In diesem Jahre sind für den Bau 11½ Millionen Mark (Finn.) disponibel, so dass in den nächsten 3—4 Jahren die Kosten der Bahn, welche auf höchstens 20 Millionen Mark veranschlagt sind, reichlich mit den ordinären Mitteln gedeckt werden. Die Bahn soll spätestens 1887 fertig werden und in demselben Jahre mit dem Bau der Knopio-Stammbahn begonnen werden, gemäss dem auf dem letzten Landtage festgestellten Plan.

Das gewiss sehr lobenswerthe Sparsamkeitsprincip aber, das auf der Wusabahn in übertriebenem Masse angewandt wurde, wird bei künftigen Bauten wahrscheinlich einigermassen eingeschränkt werden. Die Wusabahn kostet nur 52 000 Mark (13 000 Rubel Gold) pro Werst, aber sie ist auch darnach! Die Locomotiven taugen Nichts — was man zwar Anfangs zu vertuschen suchte, jetzt aber schon offen eingesteht. Gleich im ersten Monat des Betriebs kamen viele Schienenbrüche vor und jetzt zählt man nach wenigen Monaten schon an 20 und das bei den wenigen Zügen, welche täglich passiren, so dass die Fahrgeschwindigkeit herabgesetzt werden musste. Die Schienen bestehen aus Krupp'schem Gussstahl — das Material trägt also nicht die Schuld, wohl aber das Kaliber der Schienen, welches schon auf Krupp's Rath etwas gröber genommen wurde, als anfänglich projectirt war. Man fürchtet jetzt, dass auf der ganzen Strecke die Schienen durch andere werden ersetzt werden müssen. Bei den nächsten Bauten werden wohl solche Fehler nicht wieder begangen werden!

Project einer neuen Staatsbahn.

Im Communicationsministerium wird die Frage über den Bau der Noworossischen Eisenbahn ventilirt. Unter verschiedenen Plänen und Projecten, welche gelegentlich dieses Bahnbaues dem Ministerium vorgelegt worden sind, hat dasselbe Folgendes beschlossen: Die Noworossische Bahn soll von der Station Tichoretzkaja der Rostow-Wladikawkasbahn ihren Anfang nehmen und direct nach dem Hafenort Noworossisk am Schwarzen Meere geführt werden. Man will die Bahn auf Staatskosten bauen, aber später den Betrieb der Gesellschaft der Rostow-Wladikawkasbahn zu gewissen Bedingungen übergeben.

Diese Linie gehört wirklich zu den allernothwendigsten in Russland. Sie wird das freilich augenblicklich noch öde, aber an Hoffnungen reiche Ostufer des Schwarzen Meeres beleben; durchschneidet das fruchtbare Kubangebiet und wird nicht nur den Producten desselben und des Stawropolschen Gouvernements Abfluss gewähren, sondern auch sämmtlichen Waaren, welche sich im Winter in Rostow a/Don stauen, weil das Asowsche Meer zufriert und sie nicht hinaus können.

Neue Bahnen.

Wie den Zeitungen zu entnehmen ist, hat das Ministercomité, ausser der eben erwähnten Noworossischen Bahn, nur noch zwei unbedeutende, d. h. kurze Bahnen zum Bau für dieses Jahr genehmigt. Es sind diese die Tuckum-Windauer Bahn und die sogen. Millerowosche Zweigbahn im südlichen Kohlenrevier. Die Tuckum-Windauer Linie wird eine Länge von 100 Werst haben. Die Regierung würde es gern sehen, wenn die kleinen Bahnen um Riga, die Bolderaabahn und Riga-Tuckumer Bahn, sich mit der Riga-Dünaburger Bahn fusioniren würden und diese Gesellschaft dann den Bau nach Windau übernähme. Der Regierung sind solche Fusionen stets vortheilhaft, weil sie durchaus neue Statuten hervorrufen und die Regierung dann solche Punkte hineinbringen kann, welche ihr einen grösseren Einfluss auf den Gang der Geschäfte in einer Eisenbahngesellschaft sichern, als sie vorher laut den älteren Statuten besessen.

Die Millerowosche Zweigbahn ist 60 Werst lang und verbindet die Donetzbahn mit der Station Millerowo der Woronesch-Rostower Bahn, indem sie einen grossen Umweg abschneidet. Die fette Donetzkohle wird dann um ein Bedeutendes leichter nach Moskau gehen können, was für die Industrie der inneren Gouvernements von grosser Bedeutung ist.

Wieder einmal die Sibirische Bahn.

Die Frage von der Richtung der Sibirischen Eisenbahn — es handelt sich um die Fortsetzung von Jekaterinenburg nach dem Innern von Russland, denn zwischen Jekaterinenburg und Tjumen wird bekanntlich schon seit dem vorigen Jahre fleissig gebaut — diese Frage, welche schon mehrmals gleichsam endgiltig entschieden wurde, ist durch ein sonderbares Verhängniss wieder zu einer unentschiedenen geworden und hat in letzter

Zeit die Gemüther der Einwohner von Moskau bis nach Irkutsk in Aufregung versetzt. Bereits im December 1875 konnte der Generalgouverneur von Westsibirien die Einwohner von Omsk mit der Nachricht erfreuen, dass die Kaiserliche Bestätigung der Sibirischen Eisenbahn in der Richtung Tjumen-Jekaterinenburg-Kasan-Nischninowgorod erfolgt sei. Eine zweite Bestätigung erfuhr diese Richtung im Jahre 1880, als der damalige Minister Graf Loris Melikow aus Livadia dem Nischnier Generalgouverneur Graf Ignatjew per Telegraph die neue Kaiserliche Sanction des Sibirischen Schienenweges mittheilte, und zugleich, dass mit der Strecke Tjumen-Jekaterinenburg begonnen werden solle. Die Idee von dieser Richtung hatte nun Zeit gehabt, so tiefe Wurzeln im Lande zu schlagen, dass es nicht in Erstaunen setzen darf, dass durch die neuesten Nachrichten die Interessenten in Sibirien, am Ural und im ganzen Lande des Wolga-Kamabassins in die höchste Aufregung versetzt sind.

Diverse Zeitungen bringen nun aber folgende Nachrichten: Die allendliche Richtung der Sibirischen Bahn ist durchaus noch nicht entschieden. Das Ministercomité hat den Communicationsminister beauftragt, seine Ansichten über die Richtung der Bahn vorzustellen. Es sollen drei Richtungen in Betracht gezogen werden: 1. die Kaiserlich bereits bestätigte von Nischni über Kasan nach Jekaterinenburg, 2. die von Samara über Ufa nach Jekaterinenburg und 3. von einer Station der Morschansk-Ssysraner Bahn über Tetjuschi nach Jekaterinenburg. Die letztere Richtung vermeidet den Bau zweier theuren Brücken über die Kama und Wjätka, aber lässt Kasan seitwärts liegen, welches nach dem Project durch eine Zweigbahn mit Dampffähre über die Kama zu verbinden wäre. Eine solche Dampffähre war anfangs auch geplant bei Tetjuschi über die Wolga, um die Millionen zum Brückenbau zu sparen — Eine Entscheidung ist nicht eher zu erwarten, als bis der Communicationsminister, nach eingeholter Verständigung mit dem Finanzminister, sein Project dem Ministercomité unterbreiten wird.

Riga-Dünaburger Eisenbahn
(mit Einschluss der Riga-Bolderaa Eisenbahn).
Geschäftsbericht über das Betriebsjahr 1883.

Der Betrieb auf der Riga-Dünaburger Eisenbahn hat sich im abgelaufenen Jahre 1883 fast in demselben Umfange erhalten wie im Vorjahre. Im Güterverkehre wurden im Jahre 1883 auf der Hauptlinie incl. Mühlgraben-Zweigbahn befördert 51 548 898 Pud (gegen 1882 51 689 334 Pud); im Personenverkehre 555 123 Passagiere (gegen 1882 548 914 Passagiere). Die Gesammteinnahme der Riga-Dünaburger Eisenbahn ergab 2 792 412 R. (gegen 1882 2 917 403 R.).

Auf der Riga-Bolderaa Eisenbahn hat dagegen der Verkehr im Jahre 1883 einen nicht unbedeutenden Rückgang erfahren. Es wurden befördert im Güterverkehre 2 213 922 Pud (gegen 1882 4 276 114 Pud); im Personenverkehre 128 367 Passagiere (gegen 1882 142 671 Passagiere). Die Gesammteinnahme betrug 129 916 R. (gegen 1882 154 559 R.).

Die Gesammtausgaben (incl. der in gemeinsamer Verwaltung befindlichen Bolderaa Eisenbahn) betrugen 2 406 285 R.

Die reinen Betriebsausgaben beider Bahnen beliefen sich dagegen auf 1 835 538 R.

Die Betriebsausgaben haben somit 65,73 pCt. der Einnahmen in Anspruch genommen. Der Rechnungsabschluss ergiebt hiernach eine Reineinnahme der Riga-Dünaburger Eisenbahn von 386 127 R. Demnach Zuschuss aus der Garantiesumme pro 1883 350 963 R. Credit.

Die Gasanstalten in London.

(„Génie Civil“ v. 15./12. 1883.)

Das „Journal des Usines à Gaz“ hat unterm 5. November 1883 einen Aufsatz über die Gasanstalten Londons aus der competenten Feder des M. Cornuault veröffentlicht, welcher wegen des zeitigen Streites zwischen der Commune von Paris und den Pariser Gascompagnien besonderes Interesse in Anspruch nimmt und namentlich zeigt, dass die Bedingungen, unter denen die Englischen Gaswerke betrieben werden, für letztere nicht ungünstig und die Anforderungen der Pariser Commune an die Gaswerke wesentlich grösser sind.

Die nachstehenden Angaben sind jenem Berichte entlehnt.

In England ist die Gasindustrie, wie alle grossen, die Masse des Publikums interessirenden Unternehmungen der freien Concurrenz, unter der alleinigen Bedingung der Innehaltung der parlamentarischen Acte, überlassen. Die bereits bezüglich der Gasanstalten seit dem Jahre 1810 gültige Gasacte verpflichtet die Gasgesellschaften zur Aufwendung grosser Capitalien für die Anlage der Anstalten nach den besten Systemen und gestattet zugleich die Herstellung der Röhrennetze mehrerer Compagnien in ein und demselben Reviere. Letztere Bestimmung sollte bezwecken, durch grössere Concurrenz den Gaspreis zu drücken, sie veranlasste aber nur die Vermehrung der Anlagekosten und baldigste Coalition der verschiedenen Compagnien bezüglich der Fixirung des Gaspreises.

Eine Parlamentsacte (Gaswerks-Clauselacte von 1847) beschränkte das Maximum der zu vertheilenden Dividenden auf 10 pCt.; bei einem Mehrgewinne sollte der Gaspreis reducirt werden. Bis zum Jahre 1853 ist diese Maximaldividende nur 2 bis 3 Mal zur Vertheilung gekommen.

Im letztgenannten Jahre vereinigten sich die verschiedenen Gascompagnien dahin, dass jeder Anstalt ein bestimmter District zur Ausbeutung übertragen werde.

Das Parlament entschied auf die hiergegen gerichtete Klage des Publikums, in der Metropolis-Gasacte von 1860, dahin, dass die Gaswerke zu jenem Vorgehen berechtigt seien, sie müssten aber *jedem Abnehmer* das Gas zu *fixirten* Preisen und in den *verlangten* Quantitäten liefern. Als Maximalpreis wurde der von 15,92 ₰ pro Cubikmeter festgestellt, dem Minister des Innern aber das Recht vorbehalten, diesen Preis nach Lage der Verhältnisse auf 19,52 ₰ zu erhöhen. Beregte Acte enthält auch gewisse Bestimmungen über die Helligkeit und Reinheit des Gases.

Würde bei vorgenannten Gaspreisen sich eine höhere Dividende wie 10 pCt. ergeben, so sollte der Ueberschuss zur Ermässigung des Gaspreises verwandt werden.

Unter der Herrschaft dieser Parlamentsacte prosperirten die 13 Gasgesellschaften derart, dass die Vertheilung einer 10 pCt. Dividende nicht die Ausnahme, sondern die Regel wurde.

In Folge neuerer Beschwerden wurde der Preis des Gases von 16 Kerzen Helligkeit auf 13,408 ₰ pro Cubikmeter herabgesetzt und dieser Preis seit dem Jahre 1876 von der Gas light & coke Compagny und der Commercial Compagny eingehoben, während die South Metropolitan Compagny eine Reduction auf 12,52 ₰ pro Cubikmeter genehmigt hat. Auf vorgenannte 3 Gascompagnien sind die ursprünglichen 13 durch Fusion reducirt.

Der Gaspreis in Paris ist 44 pCt. und der in Berlin 27 pCt. höher wie der in London.

Obgleich die Oberfläche von London das Vierfache von der von Paris ist, so beträgt doch der Verbrauch für die öffentliche Beleuchtung nur 6 bis 7 pCt. des Gesammt-Gasconsums in London, während derselbe sich auf 15,5 pCt. in Paris stellt.

Die wesentlichsten Unterschiede in den Concessionen für die Gaswerke in London und Paris sind folgende:

1. Die Englischen Gesellschaften besitzen als ewiges Eigenthum alle Gasanlagen, das Rohrnetz, die Canäle und sonstigen Immobilien und brauchen nichts zu amortisiren, während in Paris beim Erlöschen der Concession alles mobile Eigenthum zum halben Herstellungspreise und das Rohr- und Canalsystem und alle sonstigen Immobilien zum ganzen Taxwerthe an die Stadt übergehen.

2. Die Englischen Gaswerke haben keinerlei Abgaben, auch nicht die zu wohlthätigen und allgemeinen Zwecken zu leisten, während diese Kosten sich in Paris auf jährlich 15 Millionen Francs belaufen.

3. Der Preis für das zu städtischen Zwecken in London verbrauchte Gas ist derselbe wie der des Privatconsums, während derselbe in Paris ein wesentlich niedrigerer ist. r.

Wasserstrassen in Britisch-Indien.

Die Bengal Central Railway Company, in deren Besitz sich die von Calcutta aus nach dem oberen Ganges führenden und die im Delta dieses Stromes gelegenen Eisenbahnen befinden, hat neuerdings eine Gesellschaft für den Dampfschifffahrtsbetrieb auf dem Ganges und seinen Mündungsarmen gebildet, welche den Namen Bengal Central Flotilla Company führen soll. Es liegt in der Absicht, die wichtigsten Orte Niederbengalens in tägliche Dampferverbindung mit der Hauptstadt zu bringen. Da sich die Behörden der in Frage kommenden Bezirke bereit erklärt haben, das Unternehmen durch reichlich bemessene Geldunterstützungen zu fördern, so ist an dem guten Erfolge wohl nicht zu zweifeln. Die Englische Zeitschrift „Builder“, der wir diese Mittheilung entnehmen, macht darauf aufmerksam, dass hier eine Eisenbahngesellschaft selbst mit der Schaffung einer Schifffahrtsverbindung vorgeht im Gegensatze zu England, wo sich Eisenbahn- und Canalgesellschaften zum beiderseitigen Nachtheil heftig befehden. Da das weite Tiefland Indiens zur Anlage von Wasserstrassen ganz besonders geeignet ist, so glaubt unsere Quelle, dieses Beispiel würde sehr bald Nachahmung finden. Viele der grossen, zur Bewässerung der Niederungen erforderlichen Canäle, welche meistens bedeutende Breiten und grosse Tiefen besitzen, könnten leicht für den Schifffahrtsbetrieb eingerichtet werden. Der „Builder“ hebt hervor, dass eine billige Verfrachtung der Kohlen in das Innere des Indischen Reiches dazu angethan sein würde, dort eine Fabrikthätigkeit zu entfalten, für welche alle anderen Vorbedingungen vorhanden sind. Jede von der Küste ins Binnenland führende Wasserstrasse sei einer Vermehrung der Küstenentwickelung gleichwerthig; diejenigen Länder aber seien im Wettstreite des Weltverkehrs am günstigsten gestellt, welche im Verhältniss zu ihrem Flächeninhalt unter sonst gleichen Umständen die grösste Küstenlänge be-

sitzen. — Im Hinblick auf die Ablehnung der Rhein-Ems-Canalvorlage durch das Preussische Herrenhaus erscheint die Erinnerung an den Grundsatz, der nach Ansicht des „Builder" England die Vorherrschaft auf dem Weltmarkt verschafft, wohl am Platz: Sucht die Seeküste auf oder schafft Euch das Meer vors Haus.
(„Centralblatt der Bauverw.")

Literatur.

Technisches Wörterbuch für Telegraphie und Post. Deutsch-Französisch und Französisch-Deutsch. Von T. von Mach, Geh. Rechnungsrath im Kaiserlich Deutschen Reichs-Postamte. Berlin. Verlag von Julius Springer. 1884.

Das vorliegende Wörterbuch enthält in zwei Abtheilungen, lexikalisch geordnet, alle in der Deutschen und in der Französischen Sprache vorkommende technische Ausdrücke aus dem Gebiete des Telegraphenwesens und des Postwesens.

Ausserdem haben in beiden Abtheilungen die im dienstlichen Verkehr der Telegraphie und der Post, und zwar sowohl im inneren Betriebe, bei der Bedienung der Telegraphenapparate u. s. w. gebräuchlichen, als auch die in dem amtlichen Schriftwechsel vorkommenden Ausdrücke und Wendungen Berücksichtigung gefunden.

Da eine grosse Anzahl von technischen Ausdrücken, insbesondere derjenigen, welche auf die verschiedenen Zweige der Telegraphie (Herstellung von Telegraphen-Linien und Leitungen, Einrichtung der Apparate, Batterien, Messinstrumente etc.) Bezug haben, in den gewöhnlichen Wörterbüchern nicht enthalten ist: so dürfte das Buch nicht allein für die Beamten der Post- und Telegraphenverwaltung, sondern auch für weitere Kreise ein zweckmässiges Hülfsmittel bieten.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Verkehrsstörungen.

Unter Bezugnahme auf den § 14 des Wagenregulativs theilen wir hierdurch mit, dass nach einer Anzeige der Dänischen Staatsbahnen in Folge eines von der Dampffähre Korsör erlittenen Feuerschadens der Fährbetrieb über den grossen Belt vom 30. v. M. ab bis auf Weiteres an zwei Tagen in der Woche eingestellt werden muss.

Altona, den 7. April 1884. (925)
Königliche Eisenbahn-Direction.

II. Güterverkehr.

Für den Transport von **Kladnoer Kohle** von den Stationen Wejhybka, Duby, Kladno alt und Buschtěhrad nach Bautzen, Bischofswerda und Dresden (Alt- und Neustadt), Görlitz, Grossröhrsdorf, Kamenz, Königstein, Löbau, Mügeln, Neustadt bei Stolpen, Niedersedlitz, Pirna, Pulsnitz, Radeberg, Schandau und Sebnitz sind directe Frachtsätze zur Einführung gebracht worden, über deren Höhe die betheiligten Stationen Auskunft ertheilen.

Dresden, am 6. April 1884. (926)
Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Am 10. April d. J. tritt zu dem vom 1. April 1883 ab gültigen Güter-Tarife für den Verkehr zwischen den Directions-Bezirken **Elberfeld** und **Berlin** der dritte Nachtrag in Kraft, welcher unter Anderem neue Frachtsätze der Ausnahme-Tarife 3 und 4a und b für den Transport von Eisen und Stahl etc., façonnirt und Eisen- und Stahlwaaren aller Art etc. von verschiedenen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld nach verschiedenen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin (früheren Berlin-Stettiner und Berliner Nordbahn) enthält.

Exemplare des Nachtrags sind bei den Güter-Expeditionen der betheiligten Verwaltungen zu haben.

Elberfeld, den 2. April 1884. (927)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 15. d. M. tritt zum II. Heft des Ausnahme-Tarifs für die Beförderung von **Steinkohlen etc.** im Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbande der Nachtrag V in Kraft, enthaltend Frachtsätze für die Badische Station Ottersweier. Exemplare sind bei den Güter-Expeditionen zu haben.

Köln, den 7. April 1884. (928)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königl. Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Localtarif des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt. Im Verkehre zwischen den Stationen Elsterwerda B. A. einerseits und Gera Th., Plagwitz-Lindenau Th., Wolfsgefärth und Zeitz Th. kommen mit Gültigkeit vom 1. April cr. ab ermässigte Entfernungen und Tarifsätze zur Einführung. Das Nähere ist in unseren Güter- und Eilgut-Expeditionen zu erfahren.

Erfurt, den 4. April 1884. (929)
Königliche Eisenbahndirection.

Mit 13./1. Mai cr. tritt der **Preussisch-Russische Verbandtarif** vom 13./1. Mai 1880 ausser Kraft, mit Ausnahme folgender Tarife, welche auch nach dem 13./1. Mai cr. Geltung haben:

1. Specialtarif 17 für die Beförderung von Sammelgut, giltig vom 13./1. Januar 1884.
2. Tarif für die Beförderung von Hanf etc. von Stationen der Kursk-Kiew Bahn nach Königsberg und Memel (Nachträge 2 und 6 zum Kursk-Königsberger Tarif vom 13. Januar 1880).
3. Die Getreidetarife von den Stationen der Fastow-Bahn (Nachtrag 7 zu Heft V), der Kursk-Kiew Bahn (Nachtrag 8 zum Kursk-Königsberger Tarif vom 13. Januar 1880), der Charkow-Nikolajew, Kursk-Charkow-Asow und Moskau-Kursk Bahn.
4. Der Special-Exporttarif für Getreide von den Südwestbahnen. Aus letzterem Tarif scheidet jedoch der Artikel „Oelsamen" aus, für welchen besondere Sätze werden gebildet werden.

Der nach dem 13./1. Mai cr. giltige Tarif wird s. Z. publicirt werden. Derselbe wird für alle erheblichen Artikel Specialtarife enthalten, wobei einige Erhöhungen, jedoch wesentliche Ermässigungen eintreten werden.

Bromberg, den 1. April 1884. (930 J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Zum Gütertarife (Theil I) für die **Niederländisch-Deutschen Eisenbahnverbände** ist ein vom 1. April resp. 15. Mai d. J. ab gültiger Nachtrag IV herausgegeben, enthaltend: Allgemeine Tarif-Vorschriften nebst Güterclassification.

Exemplare desselben sind bei den Güterexpeditionen der am directen Güterverkehre mit den Niederlanden betheiligten diesseitigen Stationen sowie in unserem hiesigen Geschäftslocale für 25 ₰ pro Stück zu haben.

Köln, den 5. April 1884. (931)
Königliche Eisenbahndirection
(rechtsrheinische).

Vom 1. d. Mts. ab sind die diesseitigen Stationen Elm und Mühlheim a/M. in den **Ausnahmetarif für Alteisen-Transporte** nach Böhmischen Stationen einbezogen worden.

Frankfurt a. M., den 3. April 1884. (932)
Königliche Eisenbahndirection.

Zum **Reichsbahn-Staatsbahntarif** vom 1. Januar 1881 ist ein vom 15. April cr. ab gültiger Nachtrag 18 erschienen, enthaltend: Aenderungen bezw. Ergänzung der Nomenclatur der Ausnahmetarife 1 und 2 (Holz des Sp.-T. und Eisen und Stahl etc.) sowie Ausnahmesätze für Eisenerze etc. im Verkehr mit Gelnhausen.

Das Nähere ist auf den Expeditionen zu erfahren.

Frankfurt a. M., den 4. April 1884. (933)
Königliche Eisenbahndirection.

Sächsisch-Thüringischer Verbands-Güterverkehr. Die nach dem neuen Local-Gütertarif der Sächsischen Staatsbahnen vom 1. April cr. sich ergebenden Frachtsätze der regulären Tarifclassen und des A. T. für Europ. Holz des Sp. T. II. finden fortan auch auf den Verkehr der Stationen Plagwitz-Lindenau, Zeitz, Gera, Wolfsgefärth und Weida des Directionsbezirks Erfurt mit Sächsischen Stationen insoweit Anwendung, als bisher im Sächsisch-Thüringischen Verbande für diese Stationen directe Güterabfertigung bestanden hat, und die bezüglichen bisherigen Taxen des Sächsisch-Thüringischen Tarifs sich nicht billiger stellen.

Für den Güterverkehr zwischen Plagwitz-Lindenau Th. und Werdau, sowie zwischen Wolfsgefärth Th. einer- und Seelingstädt, Teichwolframsdorf und Werdau andererseits bleiben jedoch die bisherigen Frachtsätze des Sächsisch-Thüringischen Gütertarifs bis auf Weiteres unverändert in Giltigkeit.

Erfurt, den 5. April 1884. (934)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königl. Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

III. General-Versammlungen.

Auf Grund der §§ 26 und 27 unseres Statuts berufen wir auf

Freitag, den 9. Mai d. J.
Morgens 11 Uhr

in das Directionsgebäude unserer Gesellschaft zu Braunschweig die

14. ordentliche Generalversammlung,

zu welcher sich die Herren Actionäre in Gemässheit des § 32 genannten Statuts bis zum 6. Mai cr. bei unserer Hauptcasse legitimiren wollen.

Tagesordnung.

1. Berathung und Beschlussnahme über die im § 27 des Statuts No. 1—3 bezeichneten Gegenstände
2. Wahl für die statutenmässig ausscheidenden 6 Mitglieder des Aufsichtsraths (§ 27 No. 4 in Verbindung mit § 45).

Braunschweig, den 8. April 1884 (935)
Der Aufsichtsrath der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft.
F. W. Schöttler,
Vorsitzender.

Schluss der offiziellen Anzeigen auf S. 400.

No. 7. Jahrgang 1884. Berlin, am 12. April 1884

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Expedition bis zum 9. April Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von 75 Pfg. zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.		Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	8032	1	Kiste	Ofenschwärze	—	59	1	Hamburg	K. E.-D. Hannover	Schuppenrevision
2	A L	1	1	Koffer	?	—	25	2	Mannheim	Badische Stsb.	
3	A Z	28	1	Kiste	?	—	25	3	Cleve	Linksrh. Köln	
4	B	—	1	Collo	Guss	—	2	4	Altenhundem	K. E.-D. Elberfeld	
5	B	118 a	1	Kiste	leer	—	32	5	Deutz	„	
6	B O & C	5	1	Ring	Eisendraht	—	27	6	Viersen	Linksrh. Köln	
7	C A K	14417	1	Kiste	gefüllt	—	52,5	7	Bingerbrück	„	
8	C F	1	1	Ballen	Tapeten	—	57	8	Basel	Elsass-Lothring.	
9	C F C	858	1	„	Baumwollwaaren	—	40	9	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
10	C N	4326	1	Pack	Papier	—	116	10	Alfeld	K. E.-D. Hannover	
11	C S J	17	1	Kiste	?	—	23	11	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
12	D U	3619/22	4	Kisten	gefüllt	—	58	12	Trier r/M.	Linksrh. Köln	
13	E	6011	1	Fässchen	leer	—	–	13	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
14	E H C	477	1	Kiste	gefüllt	—	60	14	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
15	E L	89941/2 89946/7 89954/5 89958/60	9	Kisten	Schuhwaaren	—	464	15	Deutz K. M.	Rechtsrh. Köln	
16	E P M	18856	1	Kiste	metallene Grabkränze		17	16	Hamburg	K. E.-D. Hannover	bez.: Elberfeld-Hamburg.
17	E V	695	1	Ballen	bedruckter Nessel	—	36	17	Quakenbrück Rh.	Rechtsrh. Köln	Schuppenrevis.
18	E W	1338	1	Pack	Eimer	—	—	18	Deutz	K. E.-D. Elberfeld	
19	F A M	—	1	Ballen	Käse	—	2	19	Aachen T	Linksrh. Köln	
20	F F	—	1	Bund	2 Stangen Stahl	—	40	20	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
21	F G	7	1	Pack	Draht	—	45	21	Hamburg	K. E.-D. Hannover	Schuppenrevision.
22	F J B	2393	1	Kiste	Wein	—	57	22	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
23	F V K	946	1	—	Schaare	—	4	23	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
24	G	153	1	Kiste	gefüllt	—	25	24	Coblenz	Linksrh. Köln	
25	G B C	374	1 1 1	Gebund „ „	Eisen Hämmer Winden	— — —	113	25	Aachen Rh.	„	
26	G E	10	1	Stab	Stahl	—	10	26	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
27	G M	34/43	10	Kisten	gefüllt	—	268	27	Aachen Rh.	Linksrh. Köln	
28	G S	10	1	Pack	Körbe	—	—	28	Vörde	K. E.-D. Elberfeld	
29	G W	844	1	Fass	leer, gebraucht	—	19	29	Mannheim	Badische Stsb.	
30	H	—	2	Fässer	?	—	108	30	Hannover	K. E.-D. Hannover	
31	H	1/9	9	Bündel	Säcke	—	198	31	Mannheim	Badische Stsb.	
32	H	14	1	Colli	Gusswaaren	—	6	32	Aachen	Linksrh. Köln	
33	H C	600	1	Ballen	Manufacturw.	—	15	33	Schwientochlowitz	K. E.-D. Breslau	
34	H S	3010	1	Kiste	Kleider	—	73	34	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
35	J C B	5037	1	—	Pflugeisen	—	4	35	„	„	
36	J J	111	1	Kiste	?	—	83	36	Mannheim	Badische Stsb.	
37	J H W P	63 1	1 1	Fass Koffer	gefüllt	—	280 21	37	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
38	K	1419	1	Kiste	Blech	—	—	38	Güstrow	Mecklenb. Fr.-Frz.	bekl.: Hamburg-Rostock.
39	L	100	1	Koffer	?	—	31	39	Mannheim	Badische Stsb.	
40	L L	3	1	Kiste	Bier	—	82	40	Hamburg	K. E.-D. Hannover	Flaschen tragen die Etiquette: „Thüringische Brauerei Nordhausen".
41	L S	32	1	Pack	Zinn	—	—	41	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	Schuppenrevis.
42	L V B	216 216	2	„	Säcke	—	40	42	Weert	Grand Centr. Belge	
43	M	295	1	Fass	Oel	—	495	43	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
44	— M	444 19	1 1	Kiste Ballen	leer Felle	— —	11 10	44	Leipzig Th.	K. E.-D. Erfurt	
45	M B	18650	1	Fass	Petroleum	—	217	45	Werl	K. E.-D. Elberfeld	
46	M T	—	2	Säcke	Gries oder Hirse	—	200	46	München C. B.	Bayer. Staatsb.	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
47	N E	—	1	?	Wein	38	47	Hasselt	Grand Centr. Belge	
48	N J B	4185	1	Ballen	Kurzwaaren	11	48	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
49	O E	—	20	—	Schaaren	52	49	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
50	P C	158	1	Fass	Talg	272	50	Mannheim	Badische Stsb.	
51	P D	—	2	Körbe	alte Tücher und Leinenstücke	14	51	Mainz G. E.	Hess. Ludwigsb.	
52	P F F	2126	1	Kiste	gefüllt	8	52	Köln Gereon	Linksrh. Köln	bekl. Elberfeld-Lübeck am 25/3. aus Wagen 4892 Berlin.
53	P S	1957	1	Ballen	Manufacturwaaren	95	53	Lübeck Güterexpedit.	Lübeck-Büchen	
54	R	—	1	Fass	gefüllt	93	54	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
55	R K	3570	1	Bund	Stahl	—	55	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
56	R O	3874	1	Fass	?	68	56	Aachen Rh.	Linksrh. Köln	
57	R Z	1259	1	Kiste	leer	9	57	Naumburg	K. E.-D. Erfurt	
58	S A / M P & Co.	1714	1	„	Lampentheile	10	58	Hamburg	K. E.-D. Hannover	beschr. Bromberg Schuppen-Revis.
59	Sch	7/8	2	Koffer	leer (neu)	28	59	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	
60	S H	220 245 246	4	Kisten	leer	81	60	Metz	Elsass-Lothring.	
61	S L	289/90	2	Ballen	Wollengarn	108	61	Düren	Linksrh. Köln	
62	S M	10/12	3	„	Lumpen	702	62	„	„	
63	U K	4170	1	Kiste	Manufacturwaaren	32,5	63	Coblenz Rh.	„	
64	V	269	1	Korb	leer	4	64	Deutz K. M.	Rechtsrh. Köln	
65	V S	—	1	Fass	leer	15,5	65	Posen	K. E.-D. Breslau	
66	W	226	1	Ballen	Bindfaden	26,5	66	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
67	W B C	52	1	Kiste	Maschinentheile	147	67	Hamburg	K. E.-D. Hannover	Schuppen-Revis.
68	W / G	8	1	„	ansch. Blauholzextract	28	68	Wittenberge	K. E.-D. Magdeburg	
69	W M	409	1	Ballen	gefüllt	36	69	Mainz G. E.	Hess. Ludwigsb.	Worms-Gr. Gerau bezettelt.
70	W S	42	1	Pack	Papier	51	70	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
71	Z. H.	406	1	Schlempefass	leer	30	71	Bamberg	Bayer. Stsb.	
					B. Colli m. Adressen sign.					
72	Baudicke	—	1	Ballen	Schafwolle	180	72	Bettenburg	Elsass-Lothring.	
73	Bergen	—	1	—	leeres Fass	30	73	Anvers Nord	Grand Centr. Belge	
74	Bösing	—	1	Pack	Säcke	46	74	Coesfeld Rh.	Rechtsrh. Köln	
75	Bremer in Hesser bei Schalke	—	1	Kübel	leer	3	75	Wanne	„	
76	Cassa	6415	1	—	Decke	20	76	Maestricht	Grand Centr. Belge	
77	Friedrich Preller	—	1	Holzkoffer	alte Kleider	12	77	Bamberg	Bayer. Stsb.	
78	Hannover	261	1	—	Wagendecke	—	78	Lübeck Güt.-Exp.	Lübeck-Büchen	am 16. März aus Wagen 4077 M.
79	Kreuzburg Nicolai Peiser	—	2	Pack	leere Säcke	53	79	Myslowitz	K. E.-D. Breslau	
80	Perleaux	—	1	Packet	Effecten	7	80	Nismes	Grand Centr. Belge	
81	R. Heilbronn	2	1	Sack	leere Säcke	30	81	Offenburg	Badische Stsb.	
82	Wassemann	—	3	Säcke	Cement	142	82	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
					C. Colli m. Nummern sign.					
83	—	16/2	1	Bund	Stahlblech	71,5	83	Leipzig	K. E.-D. Magdeburg	
84	—	236	1	Kiste	Zucker	29	84	Kempten	Bayer. Stsb.	
					D. Colli mit Figuren sign.					
85	/ weiss	—	1	Stange	Eisen 1 m lang	—	85	Wartenburg	K. E.-D. Bromberg	
86	weiss	1/16	16	Stangen	Eisen	42	86	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
87	BH	1101 2490	2	Fässer	Bier	150	87	Herbesthal	Linksrh. Köln	
88	F	2729	1	Kiste	Steingut	18	88	Hamburg	K. E.-D. Hannover	Schuppen-Revis.
89	[illegible]	15794	1	„	Bleistifte	38	89	Luxemburg	Grand Centr. Belge	
90	SLC M. S.	266	1	„	Möbeltheile	179,5	90	Hamburg	K. E.-D. Hannover	Schuppen-Revis.
91	[illegible]	8257	1	„	Druckerschwärze	39	91	„	„	Abs. Gebr. Jaenecke Hannover Schuppen-Revis.
92	XX	5229	1	„	?	22	92	„	„	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					E. Colli ohne Signatur.					
93	—	—	2	—	Aufsatzbretter	—	93	Duisburg B. M.	Rechtsrh. Köln	
94	—	—	1	Tafel	Blech	—	94	Eisleben	K.E.-D.Frankf.a/M.	
95	—	—	1	Bund	Blechwaaren	16	95	Bamberg	Bayerische Stsb.	bestehend in 13 Stück Häfen, 7 Stück Waschbecken und 8 Stück Formen.
96	—	—	1	—	Cavallerie-Säbelscheide	—	96	Elm	K.E.-D.Frankf.a/M.	
97	—	—	1	Bund	Drahtseil	48	97	Wunstorf	K. E.-D. Hannover	auf d. Strecke gef.
98	—	—	1	Pack	Druckpapier	40	98	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
99	—	—	1	Stück	Eisenblech	8	99	Neisse	K. E.-D. Breslau	
100	—	—	2	Tafeln	Eisenblech 107/108 cm □	25,5	100	Scharzfeld-Lauterberg	K. E.-D. Hannover	auf d. Strecke gef.
101	—	—	1	Tafel	Eisenblech	10	101	Bettingen	Elsass-Lothring.	
102	—	—	1	Collo	Eisendraht	27	102	Ruremonde	Grand Centr. Belge	
103	—	—	1	—	ledern. Gewehrfutteral	1	103	Breslau	Breslau-Freib.	
104	—	—	1	Collo	Gusstheil	5	104	Hamburg Eilg.-Exp.	K. E.-D. Hannover	
105	—	—	1	Sack	Hafer	—	105	Bettingen	Elsass-Lothring.	
106	—	—	3	Säcke	Hafer	—	106	„	„	
107	—	—	1	—	schwarzer Halbschuh	0,5	107	Bayreuth	Bayerische Stsb.	mit gepresstem Oberleder und Holzsohlen.
108	—	—	1	Paar	Holzschuhe	0,5	108	Düren	Linksrh. Köln	
109	—	—	2	Stück	Ketten	19	109	Kattowitz	K. E.-D. Breslau	
110	—	—	1	Kistchen	?	16	110	Würzburg	Bayerische Stsb.	
111	—	—	1	—	eiserne Kneifzange	—	111	Bremen	K. E.-D. Hannover	
112	—	—	2	Körbe	leer	6	112	Deutz K. M.	Rechtsrh. Köln	
113	—	—	1	—	Kohlentragkorb	3	113	Mainz G. E.	Hess. Ludwigsb.	
114	—	—	1	Korb	leer	0,5	114	Venlo	Niederländ. Stsb.	
115	—	—	1	Collo	eis. Maschinentheil	8	115	Schmiedefeld	Breslau-Freib.	
116	—	—	1	Blechkanne	Oel	10	116	Pegau	K. E.-D. Erfurt	
117	—	—	1	Collo	gusseis. Ofenthür	1,5	117	Reichenbach i/Schl.	Breslau-Freib.	
118	—	—	1	Ballen	Papier	67,5	118	Hamburg	K. E.-D. Hannover	Schuppen-Rev.
119	—	—	1	„	Papier	122	119	„	„	Schuppen-Rev.
120	—	—	1	—	Pflugkarre	45	120	Rostock	Mecklenb. Fr.-Frz.	aus Wagen Hannover 4899.
121	—	—	1	—	Privatlaterne von Blech, an 3 Seiten Glasscheiben	1	121	Hamburg Eilg.-Exp.	K. E.-D. Hannover	in einem mit Pferden belad. gew. Wagen gefund.
122	—	—	2	—	Radfelgen	28	122	Jerxheim	Braunschweig.	im Gleise gefunden.
123	—	—	1	Collo	8 Bund Rohr	—	123	Stargard	K. E.-D. Bromberg	auf der Strecke gefunden.
124	—	—	1	Pack	Säcke	36	124	Anvers Nord	Grand Centr. Belge	
125	—	—	1	„	Säcke	22	125	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
126	—	—	1	—	Schaufel	2	126	Berzée	Grand Centr. Belge	
127	—	—	1	Schiffersack	?	14	127	Bremen Gep.-Exp.	K. E.-D. Hannover	
128	—	—	1	Sack	altes Schifferzeug	9	128	„	„	wahrscheinlich ab Antwerpen.
129	—	—	1	Korb	Schlösser	48	129	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
130	—	—	1	Bund	Schrauben	2	130	Andernach	Linksrh. Köln	
131	—	—	2	Stangen	Stahl	57	131	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	
132	—	—	3	—	eiserne Stangen	42	132	Morialmé	Grand Centr. Belge	
133	—	—	1	Collo	altes Tau	6	133	Bremerhafen	K. E.-D. Hannover	
134	—	—	1	—	Warnungstafel (Verbotener Ausgang)	—	134	Hattingen	K. E.-D. Elberfeld	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen
1	C F	—	2	Pack	10 eis. Schaufeln	11	1	Oderberg	Kaschau-Oderberg	seit 9/3.
2	E S	32, 37, 40	3	„	Besen	22	2	L. Sz. Miklós	„	von Kaschau seit 10/3.
3	K G / K	4208	1	Kiste	?	53	3	Kaschau	„	von Wien seit 27/3.
4	Ks Od	—	2	Stück	eiserne Kippen	—	4	Poprádfelka	„	seit 11/3.
5	Ks Od	—	5	„	desgl.	—	5	„	„	
6	R	1	1	—	Canapée	13	6	Teschen	„	seit 12/3.
7	Markus Feuerstein Miskolcz	—	1	Ballen	leere Säcke	22	7	Ruttka	„	seit 25/3.
8	—	2	1	„	Stiefelröhren	26	8	Eperjes	„	von Forró-Encs seit 24/3.
9	—	4680	1	Pack	Kleber	105	9	Kaschau	„	seit 15/1.
10	—	—	1	—	Eisenstange	10	10	Eperjes	„	seit 23/2.
11	—	—	1 / 1	Sack / „	Hanf / Hirse	100	11	Grulich	Mährische Grenzb.	
12	—	—	6	Stück	Holzplatten	25	12	Zsolna	Kaschau-Oderberg	seit 25/12.
13	—	—	1	Pack	Holzspahn	22	13	„	„	seit 29/12.
14	—	—	1	—	Radlkette	15	14	Oderberg	„	seit 4/12.
15	—	—	1	Ballen	Tabak	16,5	15	Zsolna	„	von Selmecbanya seit 14/3.

Schluss der offiz. Anzeigen von S. 396.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Die unterzeichnete Verwaltung beehrt sich, die Herren Actionäre zur XVI. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche Mittwoch, den 28. Mai 1884, um 10 Uhr Vormittags, auf dem Nordwestbahnhofe in Wien, Ankunftsseite (Saal für Erwartende), stattfindet.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1883;
2. Bericht des in der vorjährigen Generalversammlng zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1883 gewählten Revisionsausschusses;
3. Bericht und Anträge des Verwaltungsrathes, betreffend die Verwendung des Reingewinnes und Einlösung der am 1. Juli d. J. fälligen Actiencoupons;
4. Wahl von Verwaltungsrathsmitgliedern.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1884 (nach § 46 der Statuten).

Jene Herren Actionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, wollen dem § 37 der Statuten gemäss, die Actien längstens bis 28. April, Mittags 12 Uhr, in Wien bei der gesellschaftlichen Liquidatur (Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe) oder bei der K. K. priv. allgem. Oesterr. Boden-credit-Anstalt, — in Berlin bei der Deutschen Bank, — in Frankfurt a/M. beim Frankfurter Bankverein deponiren und unter Einem die auf ihren Namen lautenden Legitimationskarten in Empfang nehmen.

Gleichzeitig mit den Actien sind die von den Herren Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Consignationen über die deponirten Actien in doppelter Ausfertigung einzubringen, deren eine, mit der Erlagsbestätigung versehen, zurückgestellt wird.

Laut § 34 der Statuten haben die Besitzer von Stammactien und jene von Actien lit. B. in der Generalversammlung gleiches Stimmrecht. Je zehn Actien geben das Recht auf Eine Stimme.

Abwesende können sich mittelst Vollmacht durch stimmfähige Actionäre vertreten lassen und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterfertigen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Actien gegen Rückgabe der Erlagsbestätigungen wieder erhoben werden.

Consignationsblanquette werden von der gesellschaftlichen Liquidatur und den bezeichneten Depôtstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, am 9. April 1884. (936)

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

IV. Submissionen.

Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt. Submission. Die Herstellung, Anlieferung und Aufstellung einer Perronhalle auf Bahnhof Eisenach soll verdungen werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen, Erläuterungen, Stabilitäts- und Gewichtsberechnung sind im unterzeichneten Bureau, Gartenstrasse 1, einzusehen, auch gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 3 *M.* von uns zu beziehen.

Offerten sind versiegelt unter der Aufschrift:

„Offerte auf Herstellung, Anlieferung und Aufstellung einer Perronhalle auf Bahnhof Eisenach"

bis den 24. April cr. Vormitt. 11 Uhr frankirt an uns einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung derselben erfolgen wird.

Erfurt, den 2. April 1884. (937)

Bautechnisches Bureau. Kistenmacher.

Kohlen- und Coaklieferung. Vom 1. Juni dieses bis 31. Mai nächsten Jahres sind an Kohlen und Coak ungefähr

217 000 000 kg für Locomotivheizung,
12 500 000 „ „ Werkstätten und
15 000 000 „ „ Localheizung

zu liefern. Angebote darauf sind bis zum 28. April ds. Js. Abends 6 Uhr hier einzureichen. Die Lieferungsbedingungen sind von der Maschinen-Oberinspection in Dresden, der Magazin-Hauptverwaltung in Chemnitz und der Maschinenhaus-Verwaltung in Zwickau zu beziehen.

Dresden, am 4. April 1884. (938)

Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.

von Tschirschky.

Gebr. Körting,

HANNOVER.

31 Auszeichnungen.

Filialen:

Wien, Paris, Manchester, Berlin, London, Stockholm, Petersburg und Barcelona.

Anordnung einer Wasserstation vermittelst **Pulsometer.**

Vortheile:

1. Grösste Billigkeit, da nur das Graben des Brunnens erforderlich.
2. Keinerlei Kosten für Unterhaltung oder Betrieb.
3. Grösste Betriebssicherheit.

Universal-Injectoren mit Speisewasser-Vorwärmung (über 8400 Stück im Betriebe).

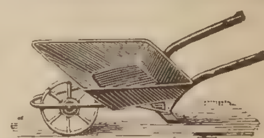
Automatische Vacuum-Bremsen, sowie **Ejectoren** für alle übrigen **Bremsen**

Rippenheizkörper für Werkstätten, Bureauräume etc.

Central-Heizungsanlagen nach eigenen Systemen.

Prospecte, Kostenanschläge & Heizungsprojecte umgehend gratis!

Eiserne Karren mit Stahlrädern,



unverwüstlich, leicht, in den verschiedensten Formen und Grössen **fabricirt** in weit bester Construction billigst und gewährt grösseren Abnehmern höchsten Rabatt.

Grosses Lager.

Otto Neitsch in Halle a. d. S.,

Fabrik für Eisenconstructionen.

Billetdruck-Maschine

mit Controll-Apparat von Goebel in Darmstadt, neuester Construction, aufs beste erhalten, soll billig abgegeben werden. Prospecte mit Abbild. gratis und franco.

Gutenberg-Haus Franz Franke

Berlin, Mauerstr. 33.

FELTEN & GUILLEAUME

Mülheim a. Rhein bei Cöln.

Drahtzieherei, Drahtseilerei,



Eingetragene Schutzmarke.

Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.

Zaundraht (Fencing Wire)

geglüht, geölt oder verzinkt.

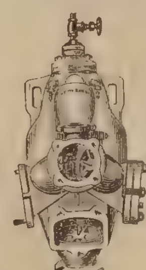
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten

Stahl-Stachelzaundrahts.



(Patent Steel Barb Fencing.)

Pulsometer „Neuhaus"



zeichnet sich aus: durch **Zuverlässigkeit** b. **geringstem,** andererseits noch nicht erreichtem **Dampfkonsum. Fortfall** jeglicher **Wartung. Garantirte Leistungen** auf wirkl. Proben (und nicht auf Schätzungen) beruhend. 17 Grössen stets vorräthig.

Deutsch-engl. Pulsometer-Fabrik

M. Neuhaus,

Berlin SW., Enke-Platz 3.

Telegr.-Adresse: „Hydro, Berlin."

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. iur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 31. 1884.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk [illegible] an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW.) [illegible] einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.
Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.
Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 19. April 1884.

Die Haftpflicht der Eisenbahnen und die Unfallversicherung.

Von **Otto v. Mühlenfels.***)

Der Verfasser, früher Mitglied Preussischer Staatseisenbahn-Directionen und jetzt Mitglied der Direction der Braunschweigischen Eisenbahnen, giebt in dieser Schrift eine ausführliche Kritik der jetzigen Bestimmungen über die Haftpflicht der Eisenbahnen bei Unfällen und macht in Form eines Gesetzentwurfes, den wir am Schluss dieser Besprechung abdrucken, Vorschläge über eine neue Regelung der Materie.

Mit vollem Recht tadelt der Verfasser, dass das Gesetz von 1871 nicht alle bei Eisenbahnunternehmungen vorkommenden Unfälle, sondern nur solche, welche sich im Eisenbahnbetrieb im engeren Sinne und in den Werkstätten ergeben, umfasst, diese beiden Kategorien nach ganz verschiedenen Principien behandelt und die zahlreichen, keiner dieser beiden Arten angehörigen Fälle dem gemeinen Rechte überlässt, so dass für diese nur selten Entschädigung geleistet wird. Er will deshalb die Haftpflicht für alle Unfälle, welche das bei den Eisenbahnen beschäftigte Personal — Arbeiter wie Beamte, ohne Rücksicht auf die Höhe des Einkommens derselben — im Dienste treffen, nach ganz gleichen Grundsätzen geordnet haben; die Nothwendigkeit, die bestehenden Unterschiede zu beseitigen und die Gewährung von Entschädigung zu verallgemeinern, weist er durch Darlegung der grossen Unsicherheit, welche die Gesetzgebung in die Rechtsprechung gebracht hat, und der Gefährlichkeit der bisher von der Entschädigung ausgeschlossenen oder bezüglich derselben minder begünstigten Theile des Eisenbahnbetriebes schlagend nach. Es ist gewiss ein schwerer Fehler des jetzt dem Reichstage vorliegenden Gesetzentwurfes über die Unfallversicherung der Arbeiter, dass die Eisenbahnen darin nur insoweit berücksichtigt sind, als der § 2 des Haftpflichtgesetzes — Werkstättenbetrieb — in Betracht kommt, während, wie aus den Vorschlägen des Verfassers sich ergiebt, gerade auf diesem Gebiete wenige Schwierigkeiten sind. Vielleicht giebt die Schrift Anlass zu einer neuen Erwägung der Frage, ob nicht Transportunternehmungen, namentlich aber Eisenbahnen und Post in das Unfallversicherungsgesetz noch aufgenommen oder gleichzeitig mit demselben in einem eigenen Haftpflichtgesetze behandelt werden könnten.

*) Druck und Verlag von G. Reimer. Berlin 1884.

Die Haftung für Reisende trennt der Verfasser ganz von derjenigen für Eisenbahnpersonal; die Haftung für Unfälle dritter Personen verweist er in das Landesrecht. Das Haftpflichtgesetz von 1871 soll ganz beseitigt werden.

Insofern wird der Boden des Haftpflichtgesetzes bewahrt, dass das Recht auf Entschädigung ein privatrechtlicher, auf gewöhnlichem Wege gegen den Betriebsunternehmer zu verfolgender Rechtsanspruch sein soll. Sowohl von einer besonderen staatlichen Einwirkung auf die Feststellung der Unfälle, als auch von besonderen Organisationen für die Tragung, Vertheilung und Leistung der Entschädigungen wird mit Recht abgesehen, da dazu ein Bedürfniss nicht vorhanden ist, namentlich ist wenigstens bei den Staatsbahnen überhaupt keine Gefahr, dass sie die Entschädigung nicht zu leisten im Stande sind; wenn und soweit man solche aber bei kleinen Privatunternehmungen annehmen sollte, würde unschwer eine Gegenseitigkeits- oder sonstige Versicherung aushelfen.

Dagegen schliesst sich der Verfasser bezüglich der Begründung der Entschädigungsberechtigung und der Bemessung der Entschädigung den Grundsätzen der Unfallversicherung an.

Nicht eine — wirklich nachgewiesene oder präsumirte — Schuld des Betriebsunternehmers, sondern die Thatsache der Verletzung im Dienst, bezw. bei Reisenden bei der Beförderung, ist Grund der Entschädigungsberechtigung, welche nur dann wegfällt, wenn die Beschädigung durch Vorsatz oder Muthwillen (grobes Verschulden) des Verletzten selbst, oder durch vorsätzliche Handlungen dritter Personen, oder durch ein unabwendbares, mit dem Betriebe des Unternehmens in keinem Zusammenhange stehendes Naturereigniss herbeigeführt ist.

Hier geht der Verfasser in der Beschränkung weiter als der Entwurf des Unfallversicherungsgesetzes, welcher, wie uns scheint, über das Ziel hinausschiessend, selbst im Falle vorsätzlicher Tödtung den Hinterbliebenen Entschädigungsberechtigung giebt.

Der Schadenersatz für das Eisenbahnpersonal wird nach festen Normen gewährt und zwar im Fall der Verletzung neben den Heilungskosten in Form einer Rente, welche für völlige Erwerbsunfähigkeit $66^2/_3$, für theilweise höchstens 50 pCt. des bisherigen Verdienstes beträgt und im Falle der Tödtung verhältnissmässige Renten für die Hinterbliebenen gewährt. Pensionen, Wittwen- und Waisengelder und ähnliche Leistungen des Betriebsunternehmers sind in Anrechnung zu bringen. Bei theilweiser Erwerbsunfähigkeit ist der Verletzte verpflichtet, gegen Gewährung

seines bisherigen vollen Diensteinkommens oder Arbeitsverdienstes eine seinen Fähigkeiten, Kenntnissen und Kräften, sowie seinem Bildungsgrade und seiner socialen Stellung angemessene Beschäftigung im Dienste des Betriebsunternehmers zu übernehmen.

Der Verfasser ist zu der gegen die Normen des jetzigen Haftpflichtgesetzes erheblich ungünstigeren, übrigens dem Entwurfe des Unfallversicherungsgesetzes entsprechenden Bemessung der Entschädigung und zu seiner Forderung bezüglich der Verpflichtung des theilweis Erwerbsunfähigen durch die Annahme gebracht, dass die Gewährung einer Rente in voller Höhe des Arbeitsverdienstes über das billige Mass hinausgehe, deshalb eine Ungerechtigkeit gegenüber dem gesunden oder den anders als durch einen Unfall um seine Erwerbsfähigkeit gebrachten Arbeiter sei und den theilweisen Verlust der Erwerbsfähigkeit geradezu als etwas Begehrenswerthes erscheinen lasse.

In dieser Beziehung geht der Verfasser wohl zu weit, namentlich in seiner Befürchtung sehr häufiger Simulationen. In sehr vielen Fällen entschädigt auch eine auf Grund des vollen Einkommens bemessene Rente nicht für den Verlust von Kraft und Gesundheit. Aber es ist zuzugeben, dass gerade die Form der Gewährung der Entschädigung, nämlich als Rente, sehr leicht zu Müssiggang verführt und es wäre wohl zu erwägen, ob nicht unter gewissen Voraussetzungen an die Stelle einer solchen eine Capitalentschädigung gesetzt werden könnte. Gerade theilweis Erwerbsfähige könnten durch den Besitz von Capital in den Stand gesetzt werden, einen lohnenden Beruf zu ergreifen, für den ihre Kräfte ausreichen.

Bedenklicher noch ist die Verpflichtung, sich fernerweit beschäftigen zu lassen, bei allen denjenigen Personen, die dazu nicht ohnehin — als Beamte — verpflichtet sind, also bei allen in Lohn- oder diätarischen Verhältnissen stehenden Arbeitern. Diese würden dadurch dauernd in die grösste Abhängigkeit gesetzt werden, ohne irgend einen Schutz gegen willkürliche Behandlung zu haben. Diesen müsste man ihnen wenigstens gewähren.

Auf einzelne Bedenken gehen wir hier nicht ein; im grossen Ganzen ist anzuerkennen, dass die Vorschläge des Verfassers eine sehr wesentliche Verbesserung bezüglich des Eisenbahnpersonals herbeiführen würden und dass sie ohne grosse Schwierigkeiten durchführbar sind.

Anders ist es mit der Versicherung der Reisenden.

Der Verfasser ist der Meinung, dass es eines diese besonders sichernden Gesetzes nicht bedürfe, da der Eisenbahnbetrieb gar nicht besonders gefährlich sei. Darin hat er zwar Recht, wenn die Durchschnittsziffern der Beschädigungen in der Eisenbahnbeförderung mit denjenigen anderer Transportarten verglichen werden. Aber es ist doch nicht in Abrede zu stellen, dass bei dem Eisenbahntransporte der Reisende viel weniger als bei anderen Landtransporten im Stande ist, sich selbst zu schützen oder auch nur Vorsicht zu üben; den eigentlichen Eisenbahnunfällen gegenüber ist der Reisende völlig hülflos. Darum muss auch der Eisenbahnunternehmer in höherem Masse für Beschädigungen der Reisenden eintreten.

Trotz dieser Auffassung versteht sich aber der Verfasser zu Vorschlägen für die Entschädigung der Reisenden. Sie sollen solche unter denselben Voraussetzungen erhalten, wie das Arbeiterpersonal, und würden dadurch schon erheblich schlechter gestellt sein als jetzt, da sie z. B. keinen Ersatz erhalten würden, wenn dritte Personen einen Unfall vorsätzlich herbeigeführt haben, oder ein Gewitterregen einen Damm oder eine Brücke wegspült.

Ferner soll die Entschädigung nicht mehr nach dem im einzelnen Falle entstandenen wirklichen Schaden, sondern nach einem nach Beruf, Alter, Geschlecht und benutzter Fahrclasse abgestuften Tarif bemessen und soll dafür eine Versicherungsprämie in Form eines — sehr geringen — Zuschlages zum Billetpreise und zwar bei jedem Billet erhoben, also eine eigentliche Zwangsversicherung eingeführt werden. Die Prämie wird ziemlich bedeutungslos sein (sie ist pro 100 km auf 0,5, 1,0, 1,5 und 3,0 ₰ für resp. IV., III., II. und I. Classe angenommen), aber die Entschädigungen werden in manchen Fällen sehr niedrig im Verhältniss zu früher ausfallen. Das hätte dann nicht gerade viel auf sich, wenn daneben noch eine Privatversicherung möglich wäre. Diese ist aber wahrscheinlich künftig unmöglich, wenn in Folge der staatlichen Unfallversicherung der Arbeiter die Unfallversicherungsgesellschaften genöthigt sind, ihr Geschäft aufzugeben.

Wir glauben, dass es besser wäre, an der gegenwärtigen Haftpflicht für Reisende und für dritte Personen nichts zu ändern.

Einige allgemeinere Bedenken gegen die Gesetzesvorschläge des Verfassers dürfen wir freilich nicht verhehlen. Sie passen nicht zu den Plänen der Reichsregierung bezüglich der Unfallversicherung, namentlich würde doch wohl, wenn diese angenommen werden, das Anzeigeverfahren und eine aussergerichtliche Regelung, durch Schiedsgerichte und Reichs-Versicherungsamt, auch bei den Eisenbahnen einzuführen sein, während allerdings die Bildung von Berufsgenossenschaften oder ähnlichen Organisationen überflüssig sein würde. Auch würden die Eisenbahnbeamten bezüglich der Unfälle erheblich günstiger gestellt sein, als andere Reichs- und Staatsbeamte, ein Bedenken, welches jetzt, wo nicht mehr der eigentliche Eisenbahnbetrieb allein in Frage steht, weit schwerer ins Gewicht fällt, als früher.

Aber wenn diese Bedenken auch wohl dem Erlasse eines Gesetzes in der vom Verfasser gewählten Form entgegenstehen, so ist doch nicht zu verkennen, dass er wichtige Fehler der bestehenden Gesetzgebung richtig — wenn auch öfter zu scharf — kritisirt und eine Reihe guter gesetzgeberischer Gedanken angeregt und nützliche Vorschläge für die Verbesserung der Unfallgesetzgebung, die über das Gebiet des Eisenbahnwesens noch hinausreichen, gemacht hat. So scheint es uns beinahe selbstverständlich, dass ohne Weiteres die Postverwaltung nach denselben Grundsätzen wie die Eisenbahn behandelt werden müsste und könnte.

Formulirung des neuen Haftpflicht-Gesetzentwurfs.

Das neue Haftpflicht-Gesetz soll nach dem Vorschlag des Herrn von Mühlenfels etwa folgenden Wortlaut haben:

§ 1. Das Gesetz vom 7. Juni 1871, betreffend die Verbindlichkeit zum Schadensersatz für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken, Steinbrüchen, Gräbereien und Fabriken herbeigeführten Tödtungen und Körperverletzungen wird mit dem . . . . aufgehoben.

I. Abschnitt.

Schadensersatz bei Tödtung und Verletzung der im Dienste des Unternehmers oder der Postbehörde angestellten oder beschäftigten Personen bei Ausübung oder aus Veranlassung des Eisenbahndienstes.

§ 2. Der Betriebsunternehmer einer Eisenbahn haftet für den durch jede Tödtung oder Verletzung entstehenden Schaden, welche einer im Dienste des Unternehmers angestellten oder beschäftigten Person bei Ausübung oder aus Veranlassung ihrer dienstlichen Thätigkeit widerfährt. Die Haftpflicht ist ausgeschlossen, wenn die Beschädigung durch Vorsatz oder Muthwillen des Verletzten selbst oder durch vorsätzliche Handlungsweise dritter Personen oder aber durch ein unabwendbares, mit dem Betriebe des Unternehmens in keinem Zusammenhange stehendes Naturereigniss herbeigeführt ist.

§ 3. Wird eine im Dienste der Postverwaltung stehende Person bei Ausübung oder aus Veranlassung dieses Dienstes im Betriebe der Eisenbahn getödtet oder verletzt, so haftet die Postbehörde für den durch die Tödtung und Verletzung entstehenden Schaden. Die Haftpflicht ist ausgeschlossen, wenn die Beschädigung durch Vorsatz oder Muthwillen des Verletzten selbst oder durch vorsätzliche Handlungsweise dritter Personen oder aber durch ein unabwendbares, mit dem Betriebe des Unternehmens in keinem Zusammenhange stehendes Naturereigniss herbeigeführt ist.

§ 4. Der Schadensersatz (§§ 2 und 3) ist zu leisten:

a) im Falle der Verletzung

1. durch Erstattung der Kosten des Heilverfahrens,
2. durch Zahlung einer bei völliger Erwerbsunfähigkeit 66⅔ pCt., bei theilweiser Erwerbsunfähigkeit höchstens 50 pCt. des durchschnittlichen Diensteinkommens bezw. Arbeitsverdienstes betragenden Jahresrente.

b) im Falle der Tödtung,

1. durch Zahlung einer Pauschsumme zum Ersatz der Beerdigungskosten, welche bei den mit Gehalt Angestellten zwei Drittheilen eines Monatsgehalts, bei den im Lohnverhältniss stehenden dem zwanzigfachen durchschnittlichen täglichen Arbeitsverdienst gleichkommt,
2. durch Zahlung einer Jahresrente von 20 pCt. des durchschnittlichen Diensteinkommens oder Arbeitsverdienstes an die Wittwe und von 10 pCt. an jedes hinterbliebene Kind bis zum zurückgelegten 15. Lebensjahre, bezw. von 15 pCt., wenn das Kind auch mutterlos ist.

Die nach 2 zu zahlenden Renten dürfen zusammen 50 pCt. des Arbeitsverdienstes nicht übersteigen.

Bedürftige Verwandte der aufsteigenden Linie können eine Jahresrente von 20 pCt. des durchschnittlichen Diensteinkommens bezw. Arbeitsverdienstes des Getödteten beanspruchen, wenn sie ihren Lebensunterhalt bisher ganz oder theilweise aus den Unterstützungen des Getödteten bestritten haben.

Verwandte der aufsteigenden Linie dürfen jedoch zusammen nie mehr als 33⅓ pCt. des durchschnittlichen Diensteinkommens bezw. Arbeitsverdienstes des Getödteten erhalten.

§ 5. Die Bestimmungen des Unfall-Versicherungsgesetzes über die Ermittlung des durchschnittlichen Arbeitsverdienstes des Verletzten oder Getödteten finden auch auf die nach § 2 und 3 dieserhalb erforderlichen Ermittlungen Anwendung.

§ 6. Auf den nach § 4 zu leistenden Schadensersatz sind alle diejenigen Zuwendungen voll anzurechnen, welche die Geschädigten kraft gesetzlicher oder statutarischer Bestimmung von dem Betriebsunternehmer oder im Falle des § 3 von der Postbehörde in der Gestalt von Pensionen, Wittwen- und Waisengeldern, Erziehungsgeldern oder Unterstützungen erhalten, sowie alle diejenigen Zuwendungen, welche ihren auf Grund des

Kranken-Versicherungsgesetzes aus den demselben unterworfenen Cassen zu Theil werden. War der Getödtete oder Verletzte unter Mitleistung von Beiträgen seitens des Betriebsunternehmers bezw. im Fall des § 3 der Postbehörde bei einer Versicherungsanstalt, bei Knappschafts-, Unterstützungs- oder ähnlichen Cassen gegen den Unfall versichert, so ist die Leistung der letzteren an den Ersatzberechtigten auf die Entschädigung zu dem so vielten Theile anzurechnen, zu welchem diese Leistung auf den Beiträgen des Betriebsunternehmers bezw. der Postbehörde beruht.

§ 7. Bei Verletzungen, welche eine nur theilweise Erwerbsunfähigkeit zur Folge haben, ist der Verletzte verpflichtet, gegen Gewährung seines bisherigen vollen Diensteinkommens oder Arbeitsverdienstes eine seinen Fähigkeiten, Kenntnissen und Kräften sowie seinem Bildungsgrade und seiner socialen Stellung angemessene Beschäftigung zu übernehmen, welche ihm von dem Betriebsunternehmer bezw. im Fall des § 3 von der Postbehörde übertragen wird. Der Betriebsunternehmer bezw. die Postbehörde kann dem Verletzten diese Beschäftigung unter Gewährung der nach § 3 zu bestimmenden Jahresrente jederzeit unter denselben Voraussetzungen wieder entziehen, unter welchen das dienstliche Verhältniss vor der Verletzung auflösbar war.

II. Abschnitt.

Versicherung der Reisenden gegen Tödtung oder Verletzung bei Beförderung auf der Bahn.

§ 8. Der Betriebsunternehmer einer mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahn ist verpflichtet, die auf derselben gegen Entgelt beförderten Reisenden gegen alle Unfälle, welche ihnen während dieser Beförderung oder dem damit verbundenen Aufenthalt innerhalb des Bahngebiets zustossen, zu versichern. Ausgeschlossen von der Versicherung sind nur solche Unfälle, welche durch Vorsatz oder Muthwillen des Reisenden selbst oder durch vorsätzliche Handlungsweise dritter Personen oder aber durch ein mit dem Betrieb in keinem Zusammenhang stehendes unabwendbares Naturereigniss herbeigeführt sind.

Die Zeitdauer der Versicherung beginnt mit dem Augenblick, mit welchem der Reisende nach erfolgter Entrichtung des Fahrpreises das Bahngebiet betritt und endigt mit dem Augenblick, in dem der Reisende nach Ankunft auf der Bestimmungsstation das Bahngebiet verlassen hat. Bei Unterbrechungen der Reise ruht die Versicherung, so lange der Reisende sich ausserhalb des Bahngebiets aufhält.

§ 9. Die Höhe der für den Fall einer Tödtung oder Verletzung des Reisenden zu zahlenden Versicherungssumme wird durch einen vom Reichskanzler mit Zustimmung des Bundesraths zu erlassenden Tarif bestimmt, welcher die nach dem Beruf, Alter, dem Geschlecht und der benutzten Fahrclasse, sowie nach dem Grade und dem Umfang der Verletzung abzustufenden Beträge im Einzelnen festsetzt.

Die Zahlung der Summe erfolgt im Falle der Tödtung an die Rechtsnachfolger des Getödteten.

§ 10. Der Betriebsunternehmer ist berechtigt, zur Erfüllung der ihm nach § 7 obliegenden Verpflichtung einen Zuschlag zu dem Fahrpreise zu erheben, welcher in der IV. Classe 0,5 ₰, in der III. Classe 1,0 ₰, in der II. Classe 1,5 ₰ und in der I. Classe 3 ₰ für 100 km nicht übersteigen darf. Der Zuschlag ist stets mit dem Fahrpreise zusammen in einer auf 5 oder 10 ₰ abzurundenden Gesammtsumme zu erheben.

Die Fahrkarten müssen bei den Bahnen, welche von diesem Rechte Gebrauch machen, auf der Vorderseite hinter der Angabe des Fahrpreises den Aufdruck erhalten: „einschliesslich der Versicherungsgebühr". Alle für die Beförderung auf Deutschen Bahnen gültigen gegen Entgelt gelösten Fahrkarten müssen den Aufdruck erhalten: „der Inhaber ist gegen Unfallsgefahren während der Beförderung nach Massgabe des Gesetzes vom . . . . versichert".

§ 11. Die Ausführungsbestimmungen zu den §§ 8 bis 10 dieses Gesetzes sind vom Reichskanzler mit Zustimmung des Bundesraths zu erlassen. In denselben ist zugleich festzusetzen, ob und in wie weit die Versicherung nach Massgabe der §§ 8—10 auch auf diejenigen Personen, welche zur unentgeltlichen Beförderung auf der Eisenbahn berechtigt sind, sowie diejenigen, welche unter Stundung des Fahrpreises befördert werden, ausgedehnt werden soll.

III. Abschnitt.

Allgemeine Bestimmungen.

§ 12. Die auf Grund dieses Gesetzes geltend zu machenden Schadensersatz- und Versicherungs-Ansprüche verjähren binnen 2 Jahren vom Tage des Unfalls an.

§ 13. Die Bestimmungen der Landesgesetze, nach welchen ausser den in diesem Gesetz vorgesehenen Fällen der Betriebsunternehmer einer Eisenbahn oder eine andere Person für den durch Tödtung oder Körperverletzung eines Menschen entstandenen Schaden haftet, bleiben unberührt.

§ 14. Ein im Voraus geleisteter Verzicht auf die Schadensersatzansprüche, welche dieses Gesetz gewährt, ist ohne rechtliche Wirkung.

Aus der Generalversammlung der Actionäre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Nachdem wir bereits über die seitens der Generalversammlung erfolgte unveränderte Annahme des Uebereinkommens berichtet haben, welches mit der Regierung anlässlich des Ablaufs der 50 Privilegialjahre abgeschlossen worden war, wollen wir noch den eingehenden Bericht mittheilen, welchen die Direction der Generalversammlung über diesen Gegenstand erstattete. Derselbe lautet:

„Geehrte Generalversammlung!

Die Vorlage, welche wir Ihnen heute zur Berathung und Beschlussfassung unterbreiten, ist wohl die bedeutsamste und wichtigste, die den Actionären seit Entstehung unseres Unternehmens vorgelegt wurde. Sie enthält das Uebereinkommen, welches beim Herannahen des Ablaufes der ersten 50 Privilegialjahre an Stelle des bisherigen Privilegiums treten soll; sie enthält, wie wir gleich hier hervorheben wollen, die vollständige Umgestaltung des bisherigen Fundamentalactes, auf welchem unser Unternehmen beruhte.

Entsprechend dem von Ihnen in der 58. Generalversammlung gebilligten Standpunkte, dass es unsere Sache sein wird, rechtzeitig die Initiative zur Erneuerung des Privilegiums zu ergreifen, haben wir uns im Monate Mai 1883 in einer an das Hohe Gesammtministerium gerichteten Eingabe zur Fortführung der Unternehmung gemeldet.

Auf die in Folge dieser Eingabe von der Hohen Regierung an uns ergangene Einladung, Delegirte zu den Verhandlungen zu ernennen, haben wir aus unserer Mitte die Herren: Vicepräsident Julius Herz und Dr. Philipp Mauthner mit den Verhandlungen für die Direction betraut.

Wir stützten uns bei diesen schwierigen, nahezu ein volles Jahr währenden Verhandlungen auf unser gutes Recht, welches wir uns für den Fall, als das neue Uebereinkommen nicht perfect werden sollte, selbstverständlich im vollen Umfange geltend zu machen vorbehalten; unser gutes Recht basirt auf den 10. Absatz des dem Bankhause S. M. v. Rothschild ertheilten Allerhöchsten Privilegiums vom 4. März 1836 und auf die darin enthaltene Zusicherung, dass die Staatsverwaltung keinen Anstand nehmen wird, wenn unsere Unternehmung sich als nützlich bewährt hat, zu einer Erneuerung des Privilegiums sich herbeizulassen.

Auf diesen 10. Absatz und dessen nicht wegzudeutenden klaren Wortlaut ist schon im ersten im Jahre 1836 ausgegebenen Programm über die Bildung einer Actiengesellschaft zur Ausführung einer Bahn von Wien nach Bochnia nachdrücklichst hingewiesen, und ihre Direction hat an diesen eben hervorgehobenen Rechten stets festgehalten, indem sie in denselben nur das gerechte Entgelt für jenes grosse Wagniss erblickte, welches darin lag, dass die ursprünglichen Concessionäre zu einer Zeit, wo die erst beginnende Entwicklung der Eisenbahnen keinerlei Anhaltspunkte zur Beurtheilung der Lebensfähigkeit des neuen Verkehrsmittels bot, wo in Oesterreich noch keine mit Locomotiven betriebene Eisenbahn gebaut war, es unternahmen, sofort an die practische Ausführung im Grossen zu gehen und zuerst in Oesterreich einen Schienenstrang von Europäischer Bedeutung ohne Inanspruchnahme irgend einer pecuniären Erleichterung, Steuerfreiheit oder gar Zinsengarantie von Seite der Hohen Staatsverwaltung herzustellen.

Dass das Wagniss gelang, dass die Anfangs so vielfach angezweifelte Nützlichkeit des Unternehmens und von Locomotiveisenbahnen überhaupt sich bewährte, dass somit die Bedingung, an welche der mehrerwähnte Absatz der Privilegiumserneuerung knüpft, eingetreten ist, liegt klar zu Tage.

Die Hohe Regierung hat jedoch von allem Anfang an die Verhandlung auf Basis der Privilegiumserneuerung abgelehnt.

Eingedenk der Zustimmung, welche in den vorgedachten Generalversammlungen unserer ausgesprochenen Absicht zu Theil wurde, wenn möglich mit Ausschluss jeder gerichtlichen Intervention ein neues Uebereinkommen zu treffen, welches auf einer gleichmässigen Wahrung der Interessen unserer Unternehmung und des öffentlichen Wohles basirt, sind wir auf die Verhandlungen wegen Ertheilung einer einheitlichen Concession in Gemässheit der bestehenden Gesetze für sämmtliche von uns bisher erbauten oder erworbenen Eisenbahnen, welche dem öffentlichen Verkehr zu dienen haben, eingegangen, und kam jenes Uebereinkommen zu Stande, das sich bereits seit mehreren Tagen in Ihren Händen befindet und zu dessen Abschluss wir Ihre Bevollmächtigung erbitten.

Gross und schwer sind die Opfer, welche dieses Uebereinkommen unserem Unternehmen auferlegt. Es enthält vor Allem den Verzicht auf alle besonderen Rechte, welche das Allerhöchste Privilegium vom 4. März 1836 uns gewährte, den Verzicht auf das unbeschränkte Eigenthum der zum öffentlichen Verkehre bestimmten Eisenbahnen sammt allem beweglichen und unbeweglichen Zubehör, welches uns auch nach Ablauf der Privilegiumsdauer gewahrt war, nunmehr aber nach Ablauf der Concession nahezu zur Gänze unentgeltlich an den Staat fällt.

Dadurch tritt an uns die Nothwendigkeit heran, das Actiencapital innerhalb der Concessionsdauer zu tilgen. Wir behalten uns vor, Ihnen bezüglich dieser Tilgung und der Ausgabe von Genussscheinen seinerzeit unsere Anträge zu stellen.

Die Einlösbarkeit der erwähnten Bahnen vom 1. Januar 1904 an, die Beschränkung des Verkehrsmonopols und der Wegfall der Tariffreiheit unter gleichzeitiger Annahme wesentlich reducirter Tarife, die in dem im Vertrage bestimmten Falle noch weiter herabzusetzen sein werden, die sofortige Zurückzahlung des für die Mährisch-Schlesische Nordbahn empfangenen Garantievorschusses sammt Zinsen im Betrage von circa 10 Millionen Gulden, der factische Wegfall der Staatsgarantie für die Zukunft, der Bau einer bedeutenden Bahn und zahlreicher Localbahnen, die Einräumung wichtiger Rechte zu Gunsten des Staatseisenbahnbetriebes und viele andere die Selbstverwaltung beschränkende Bestimmungen stellen sich theils als Verzichte auf Rechte, die uns das Privilegium gewährte, theils als bedeutende positive Leistungen dar, die wir freiwillig auf uns nehmen.

Hierbei darf überdies nicht unerwähnt bleiben, dass das Uebereinkommen schon vom Tage seiner Perfection an in Kraft treten soll, dass daher alle Lasten und Nachtheile desselben uns schon eine erhebliche Zeit noch vor Ablauf der ersten 50 Privilegialjahre treffen würden.

Wenn wir Ihnen das eben verlesene Uebereinkommen dennoch zur Annahme empfehlen, so sind wir von dem gewiss auch von Ihnen getheilten Wunsche geleitet, sobald als nur möglich definitive Zustände zu schaffen und den Anforderungen der Industrie und des Handels, wenn auch mit grossen Opfern, weitere Rechnung zu tragen.

An Ihnen liegt es, unsere Vorlage anzunehmen oder abzulehnen. Sie werden sich, dessen sind wir gewiss, bei Ihrem Votum von denselben Grundsätzen leiten lassen, die Sie stets bethätigten und denen Sie in den erwähnten Generalversammlungen Ausdruck verliehen.

Im Falle Ihres bejahenden Votums müssen Sie die Möglichkeit nicht als ausgeschlossen betrachten, der Zukunft vertrauensvoll entgegenzusehen und zu hoffen, dass die Opfer, so einschneidend sie sind, den Ausgangspunkt bilden werden für eine weitere gedeihliche Entwicklung des Verkehres, deren befruchtende Rückwirkung auf das ganze Unternehmen gewiss nicht ausbleiben wird, wie wir auch hoffen, dass durch die voraussichtliche Hebung des Verkehrs und durch grösste Oeconomie im Dienste wenigstens ein Theil der gebrachten Opfer wieder gedeckt werden wird.

Indem wir alle Anträge wegen der Beschaffung der erforderlichen Geldmittel, sowie bezüglich der Statutenänderungen und der Neuorganisation der Gesellschaft der Zukunft vorbehalten, beehren wir uns, Ihnen heute folgenden Antrag zu stellen:

Die Generalversammlung wolle die Direction der ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bevollmächtigen: das eben verlesene Uebereinkommen abzuschliessen und auszufertigen und in Folge dessen: die Allerhöchste Concession zum Betriebe aller jener von unserer Gesellschaft bisher erbauten oder erworbenen Eisenbahnen, welche dem öffentlichen Verkehre zu dienen haben, auf Grund der Bestimmungen dieses Uebereinkommens zu erwerben; die im § 14 dieses Uebereinkommens erwähnte Allerhöchste Concession anzusuchen und zu erwerben, eventuell die erforderlichen Vereinbarungen bezüglich der dort bezeichneten Bahnstrecken abzuschliessen; in Ausführung des § 22 des Uebereinkommens die Allerhöchsten Concessionen für die dort bereits speciell angeführten Localbahnen anzusuchen und zu erwirken, überhaupt Alles vorzukehren, was, mit Ausnahme der Art und Weise der Geldbeschaffung und der Statutenänderungen, welche weiteren Beschlüssen der Generalversammlung vorbehalten bleiben, behufs Durchführung dieses Uebereinkommens für den Fall seines Perfectwerdens nothwendig und nützlich erscheint."

Aus Oesterreich-Ungarn.

Rückblicke auf die Erfolge des Localbahnwesens.

Die auch in den Bahnverhandlungen eingetretene Stille der Charwoche gestattet einen solchen Rückblick, welcher durch die auch in dieser Zeitung besprochene Oesterreichische Gesetzesvorlage über Localbahnen ein hohes Interesse gewinnt.

Es wurden auf Grundlage des bestehenden Localbahngesetzes vom 25. Mai 1880 resp. 26. December 1882 concessionirt:

1880	100 km
1881	501 „
1882	322 „
1883	146 „
1884	62 „

Somit im Ganzen 1131 km (bis Ende Februar). Ausserdem werden für weitere 159 km die Concessionen demnächst auf Grund des alten Gesetzes ertheilt werden. Von der erwähnten Gesammtlänge, welche sich auf 51 Theilstrecken vertheilt, sind 719 km bereits im Betriebe, 412 km theils im Bau, theils ist die Inangriffnahme des Baues unmittelbar bevorstehend. Zwei Concessionen wurden an Stadtgemeinden (Neutitschein und Kremsier), vierzehn an Privat-Bauunternehmer verliehen. Von der Gesammtlänge entfallen auf die Oesterreichische Localeisenbahn-Gesellschaft und Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn je rund 200 km, welche denselben direct concessionirt wurden. Ausserdem haben dieselben jedoch weitere Linien von den Concessionären übernommen. In der Gesammtziffer sind enthalten: Eine Stadtbahn (für Wien) mit 28 km, eine elektrische Bahn (für Mödling-Vorderbrühl) mit 3 km und eine Dampftramway (Hietzing-Perchtoldsdorf) mit 10 km.

Nationale Rücksichten im Verkehre.

Eine nicht geringe Schwierigkeit bilden in Oesterreich die sprachlichen Forderungen; mit den Parteien soll u. z. billiger Weise in ihrer Sprache verkehrt werden, während die Externen die Führung des internen Dienstes in Deutscher Sprache perhorresciren. Von einer Bahnverwaltung wurde kürzlich den Organen wiederholt eingeschärft, sich die Slavische Sprache eigen zu machen, welche Kenntniss bei den betreffenden Beamten und Dienern durch Prüfung sichergestellt werden wird, ob sie dieser Weisung nachgekommen seien, da sie widrigenfalls sich die Folgen selbst zuschreiben müssten.

Deputationen beim Oesterreichischen Handelsminister.

Solche wurden in Angelegenheit der Erbauung mehrerer Localbahnen u. z. erstens von Troppau über Bennisch nach Kriegsdorf vom Baron Pino empfangen. Die überreichte Petition geht dahin, die Regierung möge den Bau der obigen Localbahn in die Zahl jener Linien aufnehmen, welche die Nordbahn — falls dieselbe nicht verstaatlicht wird — nach dem bereits vorliegenden Präliminarvertrage aus eigenen Mitteln zu bauen haben wird. Der Handelsminister erklärte, er sehe die Nothwendigkeit dieser Bahn ein und habe dieselbe in das Programm der ins Leben zu rufenden Localbahnlinien aufgenommen. Der Minister sagte der Deputation zu, er werde seinen Einfluss geltend machen, damit die in Rede stehende Bahn, wenn auch nicht sofort, so doch in einem bis zwei Jahren durch die Nordbahn zum Baue gelange, vorausgesetzt, dass der bezüglich der neuen Concession mit der Nordbahn-Gesellschaft vereinbarte Vertrag die Genehmigung des Reichsrathes erlangt. Seiner Ansicht nach müsse diese Bahn gebaut werden, umsomehr, als seitens der Interessenten, laut Inhalt der vom Bennischer Eisenbahn-Comité überreichten zweiten Petition, so namhafte Beiträge bereits zugesichert wurden. Es wurde dem Handelsminister eine Petition in Betreff des vom Preussischen Staate angestrebten Baues einer Bahn von Troppau nach Ratibor überreicht mit der Bitte, derselbe möge diesem Projecte im Interesse der Schlesischen Landeshauptstadt das wohlwollendste Entgegenkommen angedeihen lassen; der Handelsminister sagte dies auch zu. Eine dritte Deputation überreichte dem Handelsminister eine Petition um Einbeziehung der gewerbfleissigen Stadt Fulnek in das von der Nordbahn zu erbauende Localbahnnetz. Der Minister betonte, die Interessenten sollen — bevor man sich ernstlich mit der Realisirung des Projectes befassen könne — ihrerseits eine thunlichst namhafte Beitragsleistung darthun.

Verstaatlichung der Pilsen-Priesener Bahn.

Die Negociationen behufs Erwerbung der Pilsen-Priesener Bahn durch den Staat, welche bisher zwischen der Verwaltung der genannten Bahn und dem Handelsministerium geführt wurden, haben, dem „Tagblatt" zufolge, zu einer Verständigung geführt. Die Delegirten der Gesellschaft mussten dabei die Ansprüche derselben bedeutend reduciren. Dies gilt hauptsächlich von der Entschädigung, welche den Actionären zu Theil werden soll; die Prioritätenbesitzer dagegen sollen 6 pCt. Titres ausgefolgt erhalten.

Mährische Transversalbahn.

Der Handelsminister hat die Trace des östlichen Flügels der Mährischen Transversalbahn über Schlapanitz, Krzernowitz, Austerlitz, Butschowitz, Nematiz, Bohuslavitz, Gaya, Bisenz, Ostra, Neudorf, Kunowitz, Ungarisch-Hradisch, Ungarisch-Brod, Beskowitz, Bohuslavitz und Vlara-Pass genehmigt.

Verordnung, betreffend die Vorlage, amtliche Behandlung und Kundmachung von Fahrplänen.

Diese am 1. April erschienene Verordnung des Oesterreichischen Handelsministers bestimmt im Wesentlichen folgendes: Zur amtlichen Behandlung der Fahrpläne ist die Generalinspection als erste, das Handelsministerium als zweite Instanz berufen. Fahrordnungsentwürfe von Eisenbahnen mit normalem Betrieb sind in je zwei Exemplaren dem K. K. Postkurs-Bureau, der K. K. Generalinspection und ein Exemplar den Post- und Telegraphendirectionen, in deren Bereich die Bahn liegt, einzusenden. Die Vorlage hat wenigstens einen Monat, und handelt es sich um umfassende Aenderungen, mindestens sechs Wochen, bevor dieselben in Wirksamkeit treten sollen, zu erfolgen. Bei Localbahnen ist die Frist auf einen Monat festzusetzen. Wird durch eine beabsichtigte Fahrordnungs-Aenderung der Lauf der die Post befördernden Züge alterirt, so erscheint es geboten, noch vor Ueber-

weisung der betreffenden Eingabe an die Generalinspection, sich mit dem K. K. Postkurs-Bureau ins Einvernehmen zu setzen. Handelt es sich um Einlegung neuer Localzüge oder um Einleitung im Fahrplan bereits vorgesehener Züge, so hat die Anzeige mindestens acht Tage, bei Auflassung bestehender Züge ohne sonstige Alterirung des Fahrplanes, falls diese Züge zur Postbeförderung benutzt werden, einen Monat und sonst drei Wochen, bevor diese Massnahme in Wirksamkeit treten soll, zu geschehen. In dem begleitenden Berichte sind die beantragten Aenderungen sowohl mit Beziehung auf den Fahrplan der unmittelbar vorangehenden Periode, als auch auf den der analogen Periode des Vorjahres zu motiviren und der Zeitpunkt der beabsichtigten Activirung anzugeben. Von diesem Einbegleitungsberichte ist gleichzeitig eine Copie vorzulegen. Als Grundsatz hat zu gelten, dass Fahrordnungs-Aenderungen nur mit dem 1. oder am 15. eines Monats in Wirksamkeit zu setzen sind, und können Abweichungen hiervon nur in Ausnahmefällen zugelassen werden. In allen Fällen, in welchen neue oder modificirte Fahrpläne zu dem hierfür bestimmten Zeitpunkte nicht zur Durchführung gelangen, sind das K. K. Postkurs-Bureau und die K. K. Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen unter gleichzeitiger Bekanntgabe des neuen Activirungstermines zu verständigen. Für den Inhalt der vorzulegenden Fahrordnungs-Entwürfe sind mehrere Erfordernisse vorgeschrieben, als: die graphische Darstellung der Fahrordnung, die Detail-Fahreintheilung der einzelnen Züge, die in den Fahrordnungs-Büchern vorgeschriebenen Tabellen, die Zustimmungserklärung des K. K. Chefs des Generalstabes, die Erklärungen der inländischen Anschlussbahnen u. s. w. Die Veröffentlichung hat zu erfolgen: durch Affichirung, durch das officielle Kursbuch des K. K. Handelsministeriums, durch das officielle Kursbuch der Eisenbahnverwaltungen und durch Annoncirung event. Inserirung.

Die Vorschriften der Staatsverwaltung, betreffend das Fahrordnungswesen der Oesterreichischen Eisenbahnen.

Die vorerwähnte Verordnung vom 1. April dieses Jahres betrifft lediglich Bestimmungen formeller Natur und hat alle bisher in Giltigkeit gestandenen Erlässe, welche die formelle Seite des Fahrordnungswesen betrafen, ausser Wirksamkeit gesetzt. Unberührt bleiben jene bedeutende Anzahl von die Fahrordnung betreffenden Normativbestimmungen materieller Natur. Dieselben wurden vom Handelsministerial-Secretär Freiherr Dr. von Buschman in der letzten Nummer des Oesterreichischen Centralblattes nach folgendem Inhalt zusammengestellt: a) Fahrplan-Conferenzen, b) Fahrordnungs-Bestimmungen (Nummer, Charakter und Rang des Zuges, Fahrzeiten, Ankunft und Abfahrt, Nachtzeit-Bezeichnung, Zuwarten, Kreuzung und Belastung der Züge, Anschlüsse, Belastungstabellen, militärische Benutzbarkeit u. s. w.), c) genaue Einhaltung der Fahrordnung.

Die Organisation der Ungarischen Staatsbahnen.

Nach dieser von dem Ungarischen Communications-Minister genehmigten neuen Organisation wird mit der Verwaltung der Ungarischen Staatseisenbahnen die „Direction der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen“ betraut, welche ihren Sitz in Budapest hat und unmittelbar dem Ministerium für öffentliche Arbeiten und Communicationen untersteht. Die Direction wird gebildet aus dem Präsidenten, dem Vicepräsidenten und aus fünf Directoren; es werden sich ausserdem an den Plenarsitzungen der Direction die vom Communications-Minister mit Stimmrecht ernannten Mitglieder und die vom Präsidenten mit Referats-Agenden betrauten Sectionschefs betheiligen. Zum Präsidenten der Direction wurde ernannt: Ministerialrath Ludwig von Tolnay, zum Vicepräsidenten: Ministerialrath Ladislaus von Nagy. Zu Directoren wurden ernannt: Alois v. Horvath, Fridolin Blaskowics, Stefan Verderber, August Walther und Johann Czigly. Betriebsleitungen wurden activirt, und zwar in Budapest, Losoncs, Miskolcs, Szolnok, Klausenburg, Arad, M.-Theresiopel und Agram.

Die Oesterreichischen und Preussischen Eisenbahnen.

Am 8. und 9. d. M. fand, der „N. Fr. Pr.“ zufolge, in Pressburg eine Directorenconferenz der am Ostdeutsch-Oesterreichischen Verkehre betheiligten Verwaltungen unter dem Vorsitze der Oberschlesischen Eisenbahn statt. Die Verhandlungen bezogen sich vornehmlich auf die Instradirung und auf die Einführung eines neuen Verbandtarifes. In ersterer Hinsicht waren die Debatten sehr erregt. Die Preussischen Staatsbahnen hatten mit Rücksicht auf die erfolgte Verstaatlichung der Oberschlesischen Eisenbahn, Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn und Rechte-Oder-Uferbahn die bestehenden Instradirungs-Vereinbarungen für den 1. Juli d. J. gekündigt und neue Vorschläge gemacht, welche darauf basiren, den Verkehr durchwegs über jene Routen zu leiten, bei welchen die Preussischen Staatsbahnen mit ihren längsten Strecken betheiligt sind. Die Interessen der Oesterreichischen Bahnen sowie deren Actionsfähigkeit erschienen bei diesen Vorschlägen ausser Acht gelassen zu sein. Die Vertreter der Oesterreichischen Bahnen, namentlich diejenigen der Oesterreichischen Staatseisenbahn und Oesterreichischen Nordwestbahn, erklärten demzufolge die Vorschläge der Preussischen Staatsbahnen als unannehmbar und zu einer Detailberathung nur dann geeignet, wenn die Preussischen Staatsbahnen zu einer einschneidenden Modification dieser Vorschläge im vorhinein bereit wären. Da dies nur partiell zugestanden wurde, gaben die Oesterreichischen Delegirten die Erklärung ab, dass sie es vorziehen müssten, nach Ablauf der Kündigungsfrist die Actionsfreiheit sich zu wahren. Nach längeren Auseinandersetzungen gelangte man zu dem Beschlusse, dass die Oesterreichischen Bahnen Gegenvorschläge ausarbeiten sollen, welche von dem Grundsatze ausgehen, die Instradirung des Verkehrs von Oesterreich über die den Oesterreichischen Bahnen günstigste Route und in der Richtung nach Oesterreich über die den Preussischen Staatsbahnen günstigste Strecke erfolgen zu lassen. Von einer Theilung des Verkehrs nach den den einzelnen Routen zuzuweisenden Quoten, wie dies bisher in allen übrigen Verkehren zwischen Oesterreich-Ungarn und dem Auslande erfolgte, soll gänzlich abgesehen werden. Zur Prüfung dieser von den Oesterreichischen Bahnen im Detail auszuarbeitenden Gegenvorschläge soll am 20. Mai d. J. eine Conferenz ad hoc in Breslau zusammentreten.

Tarifermässigung für Viehtransporte nach Wien.

Auf Anregung des Handelsministeriums wurden Ausnahmetarife allen an den Wiener Viehtransporten betheiligten Bahnen gewährt, welche auf der Einheitstaxe von 0,77 kr. pro Meter der Bodengebühr des verwendeten Waggons basiren. Ziffermässig ergeben sich für 1 Stück Hornvieh unter Annahme der Verwendung von Waggons mit 16 m Bodenfläche und der Einladung von 9 Stück Vieh: 1. auf der Nordbahn und den Galizischen Bahnen Ermässigungen von Czernowitz 6,4 pCt., Suczawa 7 pCt., Lemberg 7,9 pCt., Przemysl 8,1 pCt., Krakau 10 pCt., Oswiecim 10,7 pCt.; 2. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft: Olmütz 3,6 pCt., Grussbach 10 pCt.; 3. Franz-Josefbahn: Purbach-Schrems 10,9 pCt., Schwarzenau 18 pCt.; 4. Staatseisenbahnbetrieb: Villach 5,5 pCt., St. Johann 1,2 pCt., alles gültig bis Wien (St. Marx), einschliesslich Manipulation. Das K. K. Handelsministerium sagt, dass die betreffenden Bahnen hart an der Grenze der Selbstkosten angelangt sind.

Benutzung der Strassen für Localbahnen.

Die Rechtssection des Wiener Gemeinderathes beschäftigte sich mit dem Antrage des Dr. Mundl: Der Gemeinderath möge sich mit einer Petition an die beiden Häuser des Reichsrathes wenden um Ablehnung des von der Regierung eingebrachten Gesetzentwurfs, betreffend die Concessionirung von Localbahnen. Die Rechtssection hat einstimmig beschlossen: Es sei ihr im Sinne des Antragstellers der Entwurf einer Petition vorzulegen, in welcher um Ablehnung dieses Gesetzentwurfs ersucht wird, durch welchen die Rechte der Selbstverwaltungskörper (Gemeinden und Landesausschüsse) beseitigt, das bisher im Gesetze begründete Verfügungsrecht über Landes- und Communalstrassen den autonomen Körperschaften entzogen und zu Gunsten des Staates abgeändert werden soll.

Ein Oesterreichisch-Russischer Tarifkampf.

Die auch in dieser Zeitung gebrachten Mittheilungen über einen Tarifconflict zwischen der Carl-Ludwigbahn und der Russischen Südwestbahn scheinen auf einer Verkennung der Thatsachen zu beruhen. Das „Tagblatt“ schreibt: Es haben sich die Beziehungen der Galizischen Bahn zu der Russischen Verwaltung gerade in jüngster Zeit wärmer gestaltet. Was als Sommation erschien, ist eine harmlose Kundmachung, mittelst welcher die Aufhebung verschiedener directer Tarife sowohl im Oesterreichischen als auch im Deutschen Verkehr unter ausdrücklicher Aufrechthaltung der directen Getreidetarife mitgetheilt wird. Zweck des Ganzen: die Unificirung des bisher noch sehr verworrenen Tarifwesens der Russischen Bahnen, um die Schaffung eines für den ganzen Russischen Bahnverkehr giltigen Reformtarifs zu ermöglichen.

Oesterreichisch-Italienischer Verkehr.

Die vor einem halben Jahre bereits gekündigten directen Tarife zwischen den Oesterreichischen und Italienischen Bahnen sind bis jetzt noch nicht erstellt worden. Die Ursache dieser Verzögerung ist in den ungeklärten Verhältnissen der Italienischen Bahnen zu suchen. Die Oesterreichischen Bahnen forderten allerdings gewisse Opfer von den Italienischen, doch mussten diese selbst die Gerechtigkeit dieser Ansprüche anerkennen. Die Oesterreichischen Bahnen wollten nämlich den Oesterreichisch-Italienischen Verkehr auf Grund des Princips geordnet wissen, dass jeder der beiden Theile die Exportfracht nach Thunlichkeit auf der langen Linie festhalten solle, so dass der Export nach Italien der Hauptsache nach über Ala, der Import nach Oesterreich über Pontebba zu lenken wäre. Eine Einigung konnte nicht erzielt werden, nachdem keine der Italienischen Behörden sich zu einer definitiven Entscheidung competent erachtete. Nunmehr scheint in diese Verhältnisse Ordnung zu kommen und gegen die Erstellung neuer directer Tarife dürfte von Italienischer Seite keine Schwierigkeiten mehr erhoben werden, als sie während des Interregnums die Ueberzeugung von der Billigkeit des Oesterreichischen Vorschlages gewonnen haben dürfte.

Herstellung eines hölzernen, zerlegbaren und transportablen Nothspitals.

Um bei Ausbruch von Krankheiten mit epidemischem Charakter die Verschleppung zu vermeiden, haben die Verwaltungen mehrerer Eisenbahnen ein transportables hölzernes Nothspital construiren lassen, welches im Bedarfsfalle leicht nach derjenigen Station, in welcher eine solche Krankheit ausgebrochen ist, versendet und dort aufgestellt werden kann, um die Kranken aufzunehmen und auf diese Weise die möglichste Isolirung von den gesunden Personen zu erzielen. Bei Ausbruch einer epidemischen und contagiösen Krankheit haben die Vorstände der einzelnen Abtheilungen ausführlichen Bericht zu erstatten, damit die Bahnverwaltung über die Zusendung des Nothspitals Beschluss fassen kann. Die Aufstellung desselben in thunlichst isolirter Lage hat die Streckenleitung im Einvernehmen mit der Stationsleitung zu besorgen.

Frachtbriefe mit eingedrucktem Stempelzeichen.

Die obligatorische Einführung solcher mit 1. Juli d. J. von der Oesterreichischen Finanzverwaltung zur Ausgabe gelangenden Frachtbriefe wurde für 1. Januar 1885 angeordnet. Diese im „Reichsgesetzblatt" vom 1. d. Mts. enthaltene Verordnung bestimmt umständlich die näheren Details der Ausfertigung, Verwendung etc. dieser Frachtbriefe und beruft sich auch auf § 50, Punkt 7, Alinea 3 des Betriebsreglements.

Eisenbahn-Concessionirungen und Eröffnungen in Oesterreich.

Zur Eröffnung gelangten (wie bereits in No. 26 S. 349 mitgetheilt wurde) im ersten Quartal 1884 die drei kurzen Bahnlinien Schönhof-Radonitz 12 km, Schwechat-Mannersdorf 29 km, und Minkovic-Swolenoves 8 km, somit zusammen 49 km. Ferner wurden im ersten Quartale dieses Jahres Concessionen verliehen für nachstehende neue Linien: Brünn-Tischnowitz (Staatsbahn) 30 km, Rudelsdorf-Landskron (Staatsbahn) 4 km, Elbogen-Giesshübl (Oesterreichische Localeisenbahn) 28 km, daher im Ganzen für 62 km. Hierzu kämen noch zu rechnen die knapp vor Schluss des Jahres 1883 dem Reichsrathe unterbreiteten, jedoch erst dieses Jahr der verfassungsmässigen Behandlung unterzogenen und bereits der Kaiserlichen Sanction unterliegenden Vorlagen für die Localbahnlinien Asch-Rossbach (15 km) und Budweis-Krumau-Salnau (72,5 km), sowie die kürzlich eingebrachte Vorlage bezüglich der Linie Fehring-Fürstenfeld (21 km). Es wurde somit dem Oesterreichischen Eisenbahnnetze im ersten Quartale dieses Jahres ein Zuwachs von 170,5 km sichergestellt.

Die beiden Staatsbahnen in Ungarn.

Die Ungarische und die Oesterreichische Staatsbahn sind in ihren Verbesserungsbestrebungen unermüdlich. Die Oesterreichische Staatsbahn hat die Legung des zweiten Geleises auf derjenigen Strecke ihrer Linie Budapest-Wien beschlossen, wo ein solches sich noch nicht befindet. Durch diese allerdings einen ziemlichen Kostenaufwand beanspruchende Herstellung wird die Verkürzung der Fahrtdauer zwischen den genannten beiden Hauptstädten auf 4½ Stunden ermöglicht werden. Die Ungarischen Staatsbahnen haben die Umgestaltung ihrer hölzernen Brücken in Eisen- und Steinconstruction mit einem Präliminare von 5 Millionen Gulden zur Durchführung in 10 Jahren beschlossen. Die Eisenconstruction wird von der Maschinenfabrik der Ungarischen Staatsbahn geliefert, während von dieser selbst die anderen Arbeiten in Regie ausgeführt werden. In das erwähnte Präliminare wurden auch die Brücken der Siebenbürger Eisenbahn und der Donau-Draubahn einbezogen, über deren Verstaatlichung die beiden Gesetzentwürfe bereits dem Abgeordnetenhause vorliegen.

Club Oesterreichischer Eisenbahnbeamten.

Die Vortragssaison 1883/84 schloss mit einem von Dr. Franz Noë gehaltenen Vortrag über „Quellen und Brunnen im Wiener Becken". In demselben besprach er zunächst die Entstehung der Quellen und Brunnen, gab sodann eine ausführliche Eintheilung derselben, erörterte deren Erscheinungen in unserer nächsten Umgebung und kam schliesslich auf die Beschaffenheit und Benützbarkeit des von den Quellen und Brunnen gelieferten Wassers für den menschlichen Haushalt zu sprechen. Das Wasser müsse klar und chemisch rein sein, seine Härte dürfe nicht über 18, und unter den härtemachenden Bestandtheilen dürften salpeter- und schwefelsaure Verbindungen nur in Spuren vorhanden sein, organische Substanzen solle es gar nicht enthalten und sowohl seiner Härte als Temperatur nach dürfe es nur wenigen Schwankungen unterworfen sein. — Nach diesem mit Beifall aufgenommenen Vortrag sprach der Präsident Dr. Liharzik allen jenen Herren den Dank aus, welche ihr bestes Können und Wollen einsetzten, um aus dem reichen Schatz ihrer Kenntnisse im Club Mittheilungen zu machen. Er dankte auch jenen Herrn Ausschussmitgliedern, welche sich der Mühe unterzogen hatten, die so lehrreichen und interessanten Vorträge zu Stande zu bringen.

Generalversammlung des Oesterreichisch-Ungarischen Conducteur-Unterstützungs- und Rechtsschutz-Vereins.

Am 4. d. Mts. hat die 9. ordentliche Generalversammlung dieses Vereins stattgefunden. Nachdem das Amt eines Obmannes, welches seit 11 Jahren von einem dem Dienstverbande der Südbahn angehörigen Mitgliede versehen wurde, erledigt war, trat eine starke Majorität dafür ein, bei der neu vorzunehmenden Wahl eines Obmannes auch bei anderen Bahnen Angestellte zu berücksichtigen. Der Kampf, der darob entbrannte, war ein heisser und es waren einige wirklich ausgezeichnete Reden zu hören. Ueber Antrag mehrerer Mitglieder wurde den Zugbegleitern der Localbahnen das Recht eingeräumt, dem Vereine beizutreten, während die Aufnahme von Zugschlossern, welche zugleich Bremserdienste leisten, abgelehnt wurde. Der irrigen Auffassung einiger Mitglieder gegenüber, als wären Pensionisten keine Vereinsmitglieder, wurde constatirt, dass dies allerdings der Fall sei und diese alle ihnen zustehenden Rechte beanspruchen können. Die nächste Generalversammlung findet aus Ersparnissrücksichten (eine solche kostet 1 400—1 500 fl.) erst in 3 Jahren, im Jahre 1887 in Wien statt. Zeitlich von der Gesellschaft Pensionirte werden auch vom Vereine pensionirt und im Falle der Reactivirung wird das Pensionsausmass ebenso wie von der Direction auch vom Vereine eingestellt. Gewählt wurden: zum Obmann Ant. Vogel, Oberconducteur der Franz-Josefbahn, mit 2 067 Stimmen, zum I. Stellvertreter Ig. Krause, Oberconducteur der Oesterreichischen Nordwestbahn, mit 1 983 Stimmen, zum II. Stellvertreter Ant. Weikert, Oberconducteur der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, mit 2 066 Stimmen und zum Cassirer Alb. Olbrich, Oberconducteur der Südbahn.

Generalversammlung der Theisseisenbahn in Liquidation.

Am 26. v. M. fand dieselbe statt. Dem Berichte des Liquidations-Ausschusses ist zu entnehmen, dass im Laufe des Jahres 1883 8 266 Stück Actien mit 2 025 170 fl. verloost wurden, so dass mit Jahresschluss 53 744 Stück Actien im Werthe von 13 167 280 fl. im Umlaufe geblieben sind. Die Schuld des Lotterie-Anlehens betrug am 1. Januar 1883 noch 14 270 239 fl.; zur Amortisirung desselben wurden im abgelaufenen Jahre an die Creditanstalt in Wien 819 000 fl. bezahlt, hiervon 106 806 fl. als Amortisationsquote und 712 193 fl. an Zinsen, so dass die Capitalsschuld Ende 1883 auf 14 163 433 fl. sank. Es wurden von Prioritäten 44 Stück zu 1 000 fl. verloost, so dass die Prioritätsschuld nunmehr auf 19 617 Stück zu 1 000 fl. gesunken ist. Der Bericht wurde genehmigend zur Kenntniss genommen.

Börsenbericht und Prioritätenconversion.

Die stille Woche brachte in den Bahnactien keine namhafte Veränderung, während sich für Prioritäten ein ziemlicher Begehr äusserte. Das ausserordentliche Gelingen der Prioritätenconversion der Franz-Josef-, Rudolf- und Vorarlberger Bahn lässt nämlich die Gerüchte von weiteren Conversionsplänen nicht mehr zur Ruhe kommen, und wo nur im Coursblatt eine vermeintlich convertirbare Prioritätsobligation entdeckt wird, ist auch schon irgend ein Projectant hinter ihr her, um sie von den gegenwärtigen 5 pCt. auf 4 pCt. zu convertiren. Es sind insbesondere die Prioritäten der Lemberg-Czernowitzer, der Böhmischen Westbahn und der Buschtěhrader Bahn, welche in den Conversionszirkel einbezogen werden und denen man momentan, namentlich an den Deutschen Börsen, die Reife für die Convertirung octroyiren will. Es wird aber in massgebenden Kreisen die Sache vorläufig nicht sonderlich ernst genommen. Im Wiener Courszettel giebt es nämlich unter den Eisenbahnobligationen nur noch vier, welche glatt convertirbar sind, und zwar die 14 Millionen der Böhmischen Westbahn, die 43 Millionen der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn, die 31 Millionen der Reichenberg-Pardubitzer Bahn und die 16 Millionen der Albrecht-Bahn; von den letzteren lauten 4 Millionen auf Gold und 12 Millionen auf Silber, während bei einigen Prioritäten juristische Schwierigkeiten obwalten, welche sich aus deren Text ergeben; bei anderen Prioritäten aber der Credit der betreffenden Gesellschaften nicht so gross ist, um diese Operation mit Beruhigung durchführen zu können.

Aus dem Deutschen Reich.

Das zweite Gleis der Hessischen Ludwigsbahn.

In No. 29 der Vereinszeitung wurde ein Artikel der „Nationalzeitung" über den Gesetzentwurf, betreffend Verpflichtungen der Bahnen zur Herstellung von Anlagen im Interesse der Landesvertheidigung, reproducirt, in welchem die ein- und zweigleisigen Strecken der Deutschen Privatbahnen gegenübergestellt wurden. Von der Gesammtlänge der Hessischen Ludwigsbahn von 727,25 km sollten darnach Ende 1882 nur 22,87 km zweigleisig hergestellt sein. Die letztere Angabe beruht wahrscheinlich auf einem Druckfehler (Verstellung des Decimalzeichens) und ist jedenfalls unrichtig. Denn ungefähr die zehnfache Länge wird auf der Hessischen Ludwigsbahn zweigleisig betrieben.

Ende 1883 stellte sich nämlich das Verhältniss thatsächlich wie folgt:

Gesammtbaulänge der eigenen Linien der Hessischen Ludwigsbahn	674,09	km
davon werden zweigleisig betrieben	239,08	„
nämlich die Strecken:		
Mainz-Worms	47,40	„
Mainz-Bingen	32,05	„
Mainz-Aschaffenburg	74,58	„
Bischofsheim-Frankfurt (bis zur Einmündung in die Main-Neckarbahn)	26,68	„
Frankfurt a/M.-Kahl	24,90	„
Alzey-Armsheim	7,70	„
Goddelau-Erfelden-Biblis	17,62	„
Lampertheim-Waldhof	8,15	„
zusammen wie oben	239,08	km

Wir bitten demgemäss auf S. 385 Spalte 1 Zeile 13 v. o. die Zahl 22,87 in 239,08 umändern zu wollen.

Die elektrische Eisenbahn Sachsenhausen-Offenbach.

Die Probefahrten auf der nun vollendeten elektrischen Eisenbahn Sachsenhausen-Offenbach haben (wie schon vor einigen Wochen die Fahrten auf der Theilstrecke Sachsenhausen - Oberrad) nach der „Frankf. Z." ein sehr günstiges Resultat ergeben. Insbesondere konnte mit aller Sicherheit constatirt werden, dass die auf der Centralstation in Oberrad vorhandenen Einrichtungen allen Ansprüchen des Verkehrs genügen werden und für alle Eventualitäten eine vollständige Reserve vorhanden ist. Die drei auf der Centralstation vorhandenen Dampfkessel, von denen für den anfänglichen Betrieb nur einer betrieben zu werden braucht, wurden von Ewald Berninghaus in Duisburg geliefert. Die Construction der mit rauchverzehrender Feuerung versehenen Dampfkessel besteht darin, dass über einem Querkessel drei Oberkessel mit Sieder liegen. Jeder Kessel hat 113 qm Heizfläche und ist auf sechs Atmosphären Ueberdruck berechnet, auf 1 kg Kohle werden mindestens 8½ kg Wasser verdampft. Die zum Betrieb der primären Dynamomaschinen dienende Dampfmaschine ist eine von Küchen in Bielefeld erbaute Ventilmaschine von 250 effectiven Pferdestärken. Im Ganzen sind vier Dynamomaschinen von Siemens & Halske vorhanden, von denen indessen für den gewöhnlichen Betrieb nur zwei Maschinen mit etwa 750 Touren pro Minute arbeiten, so dass also eine vollständige Reserve zur Verfügung steht. An Betriebsmitteln sind zunächst sechs geschlossene, elegant eingerichtete Wagen mit secundärer Dynamomaschine vorhanden; zwei offene Wagen mit Dynamomaschine werden demnächst erwartet. Ausserdem wird die Anschaffung einer Anzahl gewöhnlicher Trambahnwagen beabsichtigt, da man, wie die Versuche ergeben haben, an den mit 30 Personen besetzten elektrischen Wagen bequem noch einen eben so besetzten Trambahnwagen anhängen kann. Die ganze Strecke (von der alten Sachsenhäuser Brücke bis zum Mathildenplatz in Offenbach) ist 6 655 m lang, sie ist die längste elektrische Eisenbahn, die zur Zeit existirt. Ganz vortrefflich bewährt sich, nach der „Fr. Z.", auch der auf der Linie Sachsenhausen-Offenbach liegende Haarmann'sche Oberbau, welcher trotz der grossen Steigungen und der sehr starken Curven einen sehr sichern und ruhigen Gang der Wagen ermöglicht. Es sind nämlich Steigungen bis 1 : 32 (an der in der Mitte der Bahnlänge belegenen Centralstation) und Curven bis herunter zu nur 35 m Radius vorhanden. In Anbetracht dieser im Vergleich mit den bisherigen elektrischen Bahnen sehr schwierigen Verhältnisse müssen die Resultate der Versuchsfahrten als ganz besonders günstige bezeichnet werden. Auf der Strecke sind 12 Haltestellen vorhanden und kann die ganze Strecke bei der leicht erreichbaren Geschwindigkeit von 15 km pro Stunde incl. Aufenthalt bequem in 24 bis 26 Minuten zurückgelegt werden. Bei der am 7. d. M. stattgefundenen Abnahme der Bahn sollen nach Angabe der „Fr. Z." die städtischen Behörden anerkannt haben, dass die bisher festgesetzte Beschränkung der Fahrgeschwindigkeit auf 12 km auf freier Strecke und auf 9 km in Ortschaften unnöthig sei, da die elektrischen Wagen mit sehr gut und sicher wirkenden Bremsen versehen sind und ausserdem durch eine in einfachster Weise zu bewirkende Umschaltung der unterhalb der Wagen befindlichen Dynamomaschine eine sehr bedeutende Bremswirkung erzielt werden kann, die auch bis 15 km Geschwindigkeit pro Stunde den Wagen auf 2 m hin zum Stillstand bringt. Es fragt sich aber noch, ob auch die Preussischen Behörden die bezeichnete durchschnittliche Geschwindigkeit von 15 km pro Stunde zulassen werden, welches in sofern erwünscht wäre, als ein recht häufiger Wagenverkehr im öffentlichen Interesse liegt. Am Donnerstag, den 10. April sollte die Bahn dem allgemeinen Verkehr übergeben werden. Der Betrieb soll von 6 Uhr früh bis 11 Uhr Abends dauern, und zwar wird zunächst alle halbe Stunden von jedem Endpunkte der Strecke ein Wagen abgehen, demnächst soll dann viertelstündiger Betrieb eingerichtet werden. Der Fahrpreis wird für die ganze Strecke 20 ₰, für die Theilstrecke bis Oberrad 10 ₰ betragen.

Tarifconferenz über den Arlberg-Verkehr.

Der „Frankfurter Zeitung" entnehmen wir folgende, die Notiz in No. 28 dieser Zeitung ergänzende Mittheilung: Die Verhandlungen der Süddeutschen und Französischen Eisenbahnverwaltungen in Betreff des Arlberg-Verkehres kamen am 29. v. M. zum Abschlusse. In der Quotisirung des Verkehres konnte eine vollständige Einigung zwischen der Süddeutschen Bahngruppe und der Arlberg-Route zwar nicht erzielt werden, die noch bestehenden Differenzen lassen aber für die nächsten Verhandlungen, welche am 2. Mai in Wien stattfinden sollen, eine Verständigung erhoffen. Rücksichtlich der geschäftlichen Behandlung der Verkehrsangelegenheiten wurde vorläufig vereinbart, dass der Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Frankreich andererseits aus dem seitherigen Süddeutsch-Französischen Verbande ausscheide, und dass hierfür unter Einbeziehung der neuen Route via Arlberg-Delle ein neuer Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Verband unter der Geschäftsführung der K. K. Staatseisenbahn-Direction in Wien gegründet werde, während für die engeren Beziehungen der Deutschen Bahnen mit Frankreich der alte Verband unter der Geschäftsführung der Kaiserlichen Generaldirection in Strassburg bestehen bleibt. Weiter meldet dasselbe Blatt, dass bei Gelegenheit der Frankfurter Arlberg-Conferenz der Vertreter der Badischen Bahn zu Gunsten der Arlberg-Route, beziehungsweise der Route Bregenz-Traject Constanz auftrat. Die Französische Ostbahn erklärte, dass dieselbe beiden Routen via Deutschland-Avricourt und via Schweiz-Delle die volle Neutralität entgegenbringe und ferner, um eine unabhängige Verbindung mit Oesterreich zu haben, zur Aufstellung besonderer directer Tarife über die Schweiz bereit sei. Hofrath v. Steingraber erklärte, dass man, gleichviel ob eine Einigung mit der Süddeutschen Route zu Stande komme oder nicht, mit der Feststellung neuer Verbandtarife über den Arlberg nicht länger warten könne, da die Eröffnung der Arlberg-Bahn für den 18. August in Aussicht genommen sei.

Secundärbahn Wülfrath-Velbert.

Die Königliche Eisenbahndirection zu Elberfeld ist mit der Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Wülfrath nach Velbert beauftragt worden.

Eisenbahnproject Quedlinburg-Stolberg-Nordhausen.

Wie aus Nordhausen berichtet wird, hat es die Anhaltische Regierung abgelehnt, den behufs Ausführung des obigen Projects geforderten Betrag von 1 250 000 ℳ zu leisten, weil sie diese Summe für zu hoch hält. Da aber die Anhaltische Regierung sonst ein lebhaftes Interesse für das Zustandekommen dieser Bahn zeigt und sie sich bei der Finanzirung betheiligen will, sobald auch Preussen einen entsprechenden Beitrag zusichert, so wird das Comité sich jetzt an die Preussische Regierung wenden. Es verlautet aber, dass der Anschluss nicht in Nordhausen erfolgen werde, sondern an die zwischen Kelbra und Berga gelegene Haltestelle der Halle-Casseler Bahn, wodurch die Bahnlinie abgekürzt und der Bau billiger würde.

Hannsdorf-Ziegenhals.

Nach einer der „Pr." zugehenden Meldung hat die Preussische Regierung in den bisher verweigerten Anschluss der von Hannsdorf nach Ziegenhals projectirten Eisenbahn jetzt eingewilligt.

Berlin-Dresdener Eisenbahn.

Von gut unterrichteter Seite wird der „Fr. Ztg." geschrieben: Im Ministerium werden gegenwärtig Erhebungen wegen einer event. Verstaatlichung der Berlin-Dresdener Eisenbahn gepflogen. Dieselben sollen bereits soweit vorgeschritten sein, dass die Publikation der Offerte in nicht zu langer Zeit erfolgen dürfte. Wie man hört, dürften die Stammprioritäten ca. 2 pCt., vielleicht eine Kleinigkeit mehr, und die Stammactien 1 pCt., also den gegenwärtigen Coursen entsprechend, erhalten. Diese Offerte dürfte übrigens nicht etwa als Vorläufer für eine neue Verstaatlichungsaera angesehen werden, da die Verstaatlichung der Berlin-Dresdener Eisenbahn sich lediglich wegen verschiedener Tarifschwierigkeiten und Streitigkeiten als nothwendig erwiesen hat. (Bestätigung ist abzuwarten. Die Red.)

Eisenbahnen in Schleswig-Holstein.

Herr Peters zu Jarrenwitsch hat von dem Landesdirectorat die Erbauung von 4 Spurbahnen in der Länge von 26 km, welche von Wesselburen nach Wulfenhusen, Schülp, Wesselburener Koog und Hedewigenkoog führen, übernommen. Bei der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn soll der Betrieb wahrscheinlich schon am 1. Juli eröffnet werden. Die zweite Einzahlung von 30 pCt. auf die Actien ist bis zum 19. cr. zu leisten.

Münchener Eisenbahnproject.

Reichsrath v. Maffei will eine Dampf- und Pferdebahn für Personen- und Güterverkehr von der Hirschau nach dem Südbahnhof auf seine eigenen Kosten errichten, welche alle an der Isar (links) gelegenen Etablissements verbinden und, von der Hirschau ausgehend, durch die Bogenhauser-, Tattenbach-, Thiersch-, Maximilians- (Kreuzung), Thiersch-, Wasser-, Auen-, Balde-, Capuciner- und Tumblingerstrasse an den Südbahnhof

führen soll. Der Magistrat erkannte die Nützlichkeit des Unternehmens an und beschloss einstimmig, demselben eine wohlwollende Behandlung zuzusichern und Herrn Reichsrath v. Maffei um Vorlage von Detailplänen zu ersuchen.

Eis-Sendungen.

Da in Folge der überaus milden Witterung des verflossenen Winters der Eisbedarf im Inlande nicht gedeckt worden ist, so sind in nächster Zeit bedeutende Eissendungen aus den nördlichen Ländern zu erwarten. Diese Sendungen werden von den Hafenplätzen in Wagenladungen mit der Eisenbahn weiter befördert. Die Königliche Eisenbahn-Direction zu Bromberg hat nun, wie der „Berl. Act." berichtet, in Rücksicht hierauf durch Circularverfügung vom 26. März die Dienststellen angewiesen, in Hinsicht auf die Beschaffenheit der Waare, auf die prompte und schnelle Beförderung derselben besonders Bedacht zu nehmen, selbst wenn die Sendungen auch nur als Frachtgut aufgegeben sind und daher nur mit den Güterzügen Beförderung zu finden haben. Die Dienststellen sind instruirt, auf die schleunige Beförderung dieser Transporte die grösste Rücksicht zu nehmen und insbesondere darauf zu achten, dass dieselben auf keiner Station unnöthigen Aufenthalt erleiden und namentlich auf den Uebergangsstationen unter allen Umständen ohne weiteren Aufenthalt mit dem nächst anschliessenden fahrplanmässigen Zuge zur Weiterbeförderung gelangen. — Die ersten Sendungen Norwegischen Eises sind am 9. d. M. hier (in Berlin) eingetroffen, und zwar in sehr guter Beschaffenheit. Wagen mit riesigen Blöcken krystallenen Eises fuhren durch die Stadt nach den im Südwesten gelegenen Brauereien.

Statistik der Güterbewegung.

An den Arbeiten, betreffend die Statistik der Güterbewegung, haben sich vom 1. April ab noch betheiligt: die Hessische Ludwigsbahn, Dortmund-Enscheder und Schleswig-Angeler Eisenbahn.

Tilsit-Insterburg.

Die Dividende pro 1883 ist für die Stamm-Prioritätsactien auf $4^{9}/_{10}$ pCt. festgestellt.

Pfälzische Eisenbahnen.

Der uns vorliegende Geschäftsbericht pro 1883 sagt, dass das abgelaufene Jahr zwar ein etwas ungünstigeres Resultat gehabt habe als sein Vorgänger, doch sei dieses lediglich Schuld der begonnenen Prioritäten-Amortisation, die einen Aufwand von 450 000 ℳ erforderte. Wenn dessenungeachtet der Ausfall gegen das Vorjahr nur 71 810 ℳ betrage, so sei dieses der Steigerung sämmtlicher Einnahmequellen zu verdanken, deren Ertrag sich insgesammt um 1 041 828 ℳ gehoben habe. Allerdings sind auch die Betriebsausgaben gegen 1882 um 599 196 ℳ angewachsen, was sich damit erkläre, dass für die Wiederherstellung der Hochwasserschäden 125 721 ℳ verausgabt und durch die Mehrleistungen im Fahrdienst grosse Kosten verursacht seien. Die Ausgaben absorbiren von dem Betrage der erzielten 15,13 Millionen Mark Einnahmen 8,43 Millionen Mark, d. i. 55,73 pCt. (1882 55,59 pCt.), mithin bleiben 6 698 838 ℳ (1882 6 256 206 ℳ) Ueberschuss. Die Zinsen und Amortisationskosten der Prioritäten einschliesslich der zweiten Rate der Convertirungskosten belaufen sich auf 4,04 Millionen Mark (1882 4,13 Millionen Mark), für die Zahlung der garantirten Actienzinsen sind 2,07 Millionen Mark und für die zu zahlenden Präcipuen 1,11 Millionen Mark erforderlich, so dass sich ein Passivrest von 1 131 268 ℳ (1882 1 059 457 ℳ) herausstellt, der durch die Staatscasse zu decken ist. Der Bericht sagt, dass für das laufende Jahr in Folge vermehrter Amortisationsquoten, sowie durch die volle Verzinsung des neuen Ludwigsbahn-Anlehens von 2,3 Millionen Mark und des Baucapitals der Lauterthalbahn von 4,3 Millionen Mark eine Erhöhung der Zinsbedürfnisse um 261 532 ℳ eintritt, so dass das vorliegende Betriebsergebniss nur unter Einwirkung sehr günstiger Verhältnisse wieder erreicht werden könne. Durch den Bau der Strecke Kaiserslautern-Lauterecken ist das Bahnnetz wieder um 35 km gewachsen und hat 667 km Gesammtlänge.

Eisenbahnunfall.

Der „Reichsanzeiger" schreibt: „Am 8. April, Nachmittags gegen 3 Uhr, ist der Berlin-Kölner Expresszug auf der Station Vorsfelde der Berlin-Lehrter Eisenbahn gegen einen leeren Güterwagen gefahren. In Folge des Zusammenstosses sind die Locomotive, der Pack-, Schlaf- und zwei Personenwagen des Zuges beschädigt, auch genannter Güterwagen zertrümmert worden. Der Zug ist nicht zum Entgleisen gekommen; die Gleise sind fahrbar geblieben. Unter Benutzung von einer Locomotive und geeigneten Wagen der nächsten Reservestation ist der Zug mit 56 Minuten Verspätung weiter befördert worden.

Von den Passagieren des Zuges ist Niemand verletzt. Dagegen hat der Heizer der Zugmaschine durch Herabspringen eine Beschädigung erlitten. Die Untersuchung ist eingeleitet.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Direction sind die neuen Kilometerzeiger No 63 (die der K. K. Ministerial-Commission in Wien unterstellten Bahnen), No. 88 (Königlich Ungarische Staatseisenbahnen), No. 103 (Oesterreichische Localeisenbahn-Gesellschaft), No. 103b (Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn), No. 1031 (Wismar-Rostocker Eisenbahn), sowie der II. Nachtrag zum Kilometerzeiger No. 5 (Königliche Eisenbahndirection zu Elberfeld) und der IX. Nachtrag zur ganzen Sammlung von Kilometerzeigern ausgegeben worden. Die Kilometerzeiger No. 63 (Erzherzog Albrechtbahn, im Juni 1881 ausgegeben), No. 73 (Mähr. Grenzbahn, im August 1883 ausgegeben), der im Mai 1882 ausgegebene Kilometerzeiger No. 88 und der im Februar 1884 erschienene Nachtrag III zu letzterem, sowie der im Juni 1881 ausgegebene Kilometerzeiger No. 82 (Erste Siebenbürger Eisenbahn), ferner der im Juli 1883 ausgegebene Kilometerzeiger No. 103 nebst dem im December 1883 ausgegebenen Nachtrage I hierzu und der im September 1881 ausgegebene Kilometerzeiger No. 103b, endlich der im October 1883 ausgegebene Nachtrag I zum Kilometerzeiger No. 5 werden aufgehoben und sind einzuziehen.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Die neuen Güterwagenpark-Verzeichnisse No. 30 (Königliche Eisenbahndirection zu Magdeburg), No. 33 (Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn), No. 63 (die der K. K. Ministerial-Commission in Wien unterstellten Bahnen) und No. 103c (Böhmische Commercialbahnen) sind zur Vertheilung gelangt. Das im August 1883 ausgegebene Verzeichniss No. 63 wird durch das unter gleicher Nummer ausgegebene neue Verzeichniss aufgehoben und ist zu cassiren.

Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen und alphabetisches Verzeichniss der Eigenthums-Merkmale. Zum erstgenannten Verzeichnisse ist der fünfte, zum letztgenannten der vierte Nachtrag von der geschäftsführenden Direction ausgegeben worden.

Aus Italien.

Carmagnola-Bra.

Die in letzter Nummer dieser Zeitung erwähnte Revision hat stattgefunden und wie die Probe der eisernen Brücke über den Ricciardo-Fluss ein zufriedenstellendes Resultat ergeben. In Folge davon soll die Betriebseröffnung am 7. April cr. stattfinden.

Lecco-Como.

Für die Strecke Lecco-Oggiono, 10,97 km lang, ist dem Ministerium der definitive Voranschlag mit einem Betrage von 2 864 000 L. eingereicht worden. Näheres Detail folgt.

Sicilien.

Auf Veranlassung der Handelskammer zu Palermo wird Seitens der Provinzialvertretung der Regierung eine dringliche Vorstellung dahin übermittelt, mit Rücksicht auf die vitalen Interessen der Insel die wichtige Frage der Eisenbahnen und deren Organisation eingehender Erwägung zu unterziehen. Besonders hervorgehoben wird dabei (der Theilung in verschiedene Verwaltungen gegenüber) eine einheitliche Organisation und Verwaltung, zugleich bezüglich der in Ausführung begriffenen Projecte.

Dampftramways der Provinz Pisa.

Unter dem 13. Februar 1884 hat sich mit dem Sitz in Turin eine „Anonyme Gesellschaft für Localbahnen und Dampftramways der Provinz Pisa" constituirt, zunächst zum Betrieb der Tramways Pisa-Pontedira und Navacchio-Calci, deren Concession ihr cedirt worden ist. Das Gesellschaftscapital beläuft sich auf 1 100 000 L. in 4 400 Actien à 250 L. St.

(„Monitore delle strade ferrate" No. 13 vom 26. März.)

Aus Belgien (Jahresberichte).

Anvers-Rotterdam und Grand Central Belge.

Dem vom Verwaltungsrath aufgestellten Jahresbericht über die Ergebnisse des Betriebsjahres 1883, welcher der am 5. April stattfindenden Generalversammlung der „Société anonyme des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam" über deren Lage wie über des Grand Central Belge Bahnunternehmens erstattet wird, entnehmen wir nachstehende Einzelnheiten.

Die Betriebsergebnisse pro 1883 unterscheiden sich nur wenig von den ausnehmend günstigen des Vorjahres und kann daher auch diesmal eine Dividende von 25 Frcs. pro Actie gewährt werden. Der Erneuerungsfonds weist (nach einem beträchtlichen Deficit in 1881) mit 31. December 1883 einen Bestand von 484 386 Frcs. auf.

Die Einnahmen der Grand Central Belge incl. Anvers-Grenze auf Gladbach belaufen sich auf 14 849 590 Frcs. (14 834 142), also pro 1883 mehr 15 448 Frcs. Einnahme der Strecke Antwerpen-Grenze allein 2 516 521 Frcs. (2 493 113), also mehr 23 408 Frcs. Die Linie Aachen-Hasselt hat in Folge verminderten Verkehrs

mit Deutschland, durch diverse Zollbestimmungen herbeigeführt, eine Mindereinnahme von 33 564 Frcs. gehabt.

Die mittlere Betriebslänge war für beide Jahre 589 km; Zahl der beförderten Reisenden 4 460 695 (4 399 545), dabei Retourbillets 2 552 600 (2 493 426); durchschnittliche Weglänge eines Passagiers 19,686 km (19,478 km) und Durchschnittseinnahme pro Person 0,7566 (0,7573) Frcs. An Frachtgut wurden transportirt 4 770 514 t (4 820 989 t) mit einer Durchschnittseinnahme von 2,258 (2,239) Frcs. pro Tonne.

Die in Rechnung gestellte Ausgabe belief sich auf 7 940 549 Francs rund (7 938 008 rund), also mehr 2 541 Frcs., hervorgerufen durch Erhöhung der Kohlenpreise bei einer erhöhten Anzahl von Zugkilometern, theilweise auch durch Gehaltserhöhungen. Das Verhältniss der Betriebsausgaben zur Roheinnahme war 53,47 pCt. (53,51). Der Betriebsüberschuss war sonach 6 909 041 Francs (6 896 134).

Auf das Kilometer Betriebslänge reducirt, stellen sich: Gesammteinnahme auf 25 211 Frcs. (25 185); Gesammtausgabe auf 13 481 Frcs. (13 477); der Betriebsüberschuss auf 11 730 Frcs. (11 708). Die Zahl der zurückgelegten Zugkilometer betrug 3 461 278 (3 389 182); auf diese als Einheit reducirt, betrug pro Zugkilometer die Einnahme 4,29 (4,37) Frcs., die Ausgabe 2,29 (2,34) Frcs., der Ertrag 2 (2,03) Frcs.

Als erste Anlagekosten wird in der Bilanz ein Betrag von 32 789 977 Frcs. angegeben.

Tournai-Jurbise und Hasselt-Landen.

Da beide Linien in fremdem Betrieb (seitens der Staatsresp. der Grand Central Belge Bahn) stehen, führen wir kurz die finanziellen Resultate aus dem Bericht pro 1883 an.

Gesammteinnahme pro I. Semester 458 855 Frcs., pro II. Semester 565 867 Frcs., zusammen 1 024 722 Frcs.; Gesammtausgabe incl. Amortisationsquoten: pro I. Semester 70 619 Frcs., pro II. Semester 74 930 Frcs. rund, zusammen 145 549 Frcs. Zur Vertheilung gelangten für jede privilegirte Actie pro I. und II. Semester je 7,50 Frcs., zusammen 15 Frcs. und als Dividende für die übrigen Actien pro I. Semester 8, pro II. 10,49 Frcs., zusammen 18,49 Francs. Gegen 1882 (16,17 Frcs.) repräsentirt die Differenz eine Besserung in der Einnahme um ca. 2½—3 pCt. als Durchschnitt für beide Linien; auf die Linie Landen-Hasselt, für sich allein betrachtet, entfallen rund 12 pCt. einer Einnahmesteigerung.

Das Anlagecapital wird auf 12 500 000 Frcs. beziffert. St.
(„Moniteur des intérêts matériels“ No. 13.)

Luxemburger Secundärbahn.

Der uns vorliegende zweite Geschäftsbericht dieser Schmalspurbahn constatirt eine wesentliche Verkehrszunahme und stellt Vorschläge zur Amortisation der Capitalsquoten für die gleichzeitig auszubeutenden Erzlager in Aussicht. Die beigefügte Bilanz ergiebt: Anlagecapital in Actien 2 000 000 Frcs., in Obligationen (nach Abzug von ausgeloosten 22 000 Frcs.) 963 000 Frcs. Bestand des Erneuerungsfonds 30 000 Frcs., die Dividende à 5 pCt., Vortrag auf neue Rechnung 67 657 Frcs. Das Rollmaterial bestand aus 3 Locomotiven, 21 Personen-, 4 Post- und Gepäck-, 8 gedeckte und 26 offene Güterwagen etc. Befördert wurden 175 004 Personen, 216 t Gepäck, 1 635 Stück Vieh, 17 410 t Güter aller Art. Geleistet wurden 108 163 Locomotiv-Nutzkilometer mit 563 997 Personenwagen- und 244 774 Güterwagen-Achskilometern, im Ganzen 808 771 Wagenachskilometer mit 2 001 107 Personen- und 203 127 Tonnenkilometern. Die Betriebsrechnung weist nach: Einnahme für Personen 89 004 Frcs., für Gepäck 2 583, für Vieh 1 803, für Güter 32 172, Diverses 7 156, im Ganzen 132 718 Frcs.; Ausgabe für allgemeine Verwaltung 14 273, Bahnunterhaltung 24 688, Expeditions- und Zugdienst 23 721, Fahrdienst 30 724, Totalausgabe 110 642 Frcs.; somit Betriebsüberschuss 22 076 Frcs.

Die statistischen Durchschnittsergebnisse stellen sich (bei einer Betriebslänge von 40 km) wie folgt: In Procenten der Einnahme brachten Personen 67,06, Gepäck 1,95, Vieh 1,36, Güter 24,24 und Diverses 5,39 pCt.; jeder Reisende durchfuhr 11,43 km, jedes Stück Vieh 14,58 und jede Tonne Güter 11,67 km. Die Feuerung der Maschinen kostete pro Zugkilometer 0,098 Frcs. Auf das Kilometer Betriebslänge reducirt, stellte sich die Gesammteinnahme auf 3 318 Frcs., die Gesammtausgabe auf 2 766 Frcs., auf das Zugkilometer entfielen 1,23 Frcs. Einnahme und 1,02 Frcs. Ausgabe.
St.

Amerikanische Correspondenz.

Post-Schnellzug.

Ein neuer schnell fahrender Postzug, ohne Passagierbeförderung, ist zwischen Newyork und Chicago eingelegt auf der Newyork Central und Hudson River und der Lake Shore und Michigan Southern Bahn. Derselbe legt den 980 Miles (1 577 km) langen Weg in 27 Stunden 35 Minuten zurück, macht also pro Stunde durchschnittlich 57,1 km.

Es sind Vorbereitungen zur Ausdehnung dieses Schnelldienstes von Chicago nach Omaha im Werke.

Mexikanische Bahnen.

Am 8. März cr. wurde mit grosser Feierlichkeit der letzte Nagel eingeschlagen zur Vollendung der von Amerikanischen Entrepreneuren ausgeführten Mexikanischen Centralbahn, welche von der Hauptstadt Mexico bis El Paso del Norte am Rio Grande führt, erstere also mit dem Norden, speciell mittelst der Atchison, Topeka und Santa Fe Bahn verbindet. In den letzten Monaten war mit grosser Energie gearbeitet, so dass im Februar während der 26 Arbeitstage 73 Miles und während der letzten 12 Monate 525 Miles Schienengleis hergestellt wurden.

Der Durchgangsverkehr auf der 1 225 Miles (= 1 972 km) langen Hauptstrecke soll sofort beginnen; die Fahrt zwischen den genannten beiden Endpunkten soll in 52 Stunden zurückgelegt werden.

Die „Railr. Gazette“, welche Vorstehendes mittheilt, spricht in einem längeren Artikel die Hoffnung aus, dass die gelungene Ausführung dieses Unternehmens zu ferneren Uebernahmen ähnlicher Arbeiten im Auslande durch Amerikaner Veranlassung geben werde.

Trans-Anden-Bahn.

Nach einer Depesche von Chacabuco (Chili) hat der erste Zug von Buenos Ayres über die Trans-Anden-Bahn jenen Platz am 15. Februar erreicht. Chacabuco liegt am westlichen Abhang der Anden, ziemlich genau östlich von Valparaiso und etwa 30 Miles von Santiago.

Gleichmässige Signale.

Von dem „Normalzeit-Verband“ (general time convention) ist vor einiger Zeit behufs Herbeiführung gleichmässiger Signale im Eisenbahndienst der Vereinigten Staaten ein Comité ernannt, welches hierüber bereits Bericht erstattet und entsprechende Vorschläge gemacht hat. Bei den in Folge derselben durch Fachmänner stattgefundenen weiteren Erörterungen ist u. A. die Nothwendigkeit betont, für die durch Geberden zu gebenden Zugsignale den möglichst natürlichen Ausdruck zu finden. Zu dem Zwecke sind Feststellungen veranlasst, in welcher Weise das Auszudrückende seitens Taubstummer und nicht civilisirter Indianer dargestellt wird.

Verwendung für bankerotte Bahnen.

Die Central-Massachusetts-Bahn ist weder für ihre Eigenthümer noch für sonst Jemand von grossem Werth; ein Bostoner schlägt daher vor, dass der Bostoner Bicycle-Club sie kaufen möge, um sie als Uebungsbahn zu verwenden. Der Erlös für die aufzunehmenden Schienen würde genügen, um auf den Schwellen eine Holzbahn von 40 Miles Länge zu legen, auf welcher der Club seine Uebungen ohne irgend welche Hindernisse ausführen könnte.

Eisenbahndiebstahl en gros.

In Neworleans wurde T. Poyner, früher Vorsteher der dortigen Güterstation der Texas und Pacific Bahn, zu 4 Jahren Gefängniss verurtheilt, weil er eine mit einer Dampferlinie angekommene zur Weiterversendung per Bahn bestimmte Ladung von 33 Ballen Baumwolle an eine Baumwollen-Reinigungsfabrik verkauft und sich dann mit dem Erlös schleunigst aus dem Staube gemacht hatte. Der mit seiner Ergreifung betraute Geheimpolizist verfolgte den Flüchtigen durch Canada, Mexico, Arizona und Californien, fasste ihn endlich in Oregon ab und brachte ihn nach Neworleans. („St. Louis Republican“ v. 7. März.)

Schmalspurbahnen.

Die Betriebszustände auf gewissen Schmalspurbahnen können wohl nicht drastischer geschildert werden, als dies bei der Discussion im Senate über die Frage der Einzäunung derselben durch einen Senator geschah. Derselbe äusserte: „Zufällig kenne ich die Schmalspurbahnen in Franklin und Pittsylvania etwas näher und kann die Herren versichern, dass keine Gefahr für Vieh, getödtet zu werden, auf dieser Bahn besteht. Wenn es in Pittsylvania eine Kuh gäbe, welche jenem Gefährt nicht entrinnen kann, so verdient sie getödtet zu werden. Die einzige Gefahr ist die, dass die Wagen vom Vieh umgerannt werden. (Grosses Gelächter.)

Man spannt ein Joch Ochsen vor, um die Wagen die Hügel hinaufzuziehen, dann spannt man sie um und hängt sie vor die Maschine.

Das ist doch gewiss keine Gefahr für Vieh. Wenn irgend ein Schwein, Pferd, Ochs oder Schaf jemals von solchem Zuge überfahren würde, so verdient ein solches Thier seinen Tod.

Beamtenprüfung.

Die Newyork, Lake Erie und Western Bahn beabsichtigt ein Reglement, betreffend die Examinirung der Zug- und Verkehrsbeamten einzuführen. Es soll eine eingehende Prüfung in Bezug auf Kenntniss der allgemeinen und besonderen Instructionen, des Gebrauchs der Signale u. s. w. erfolgen und zu bestimmten Zeiten soll ein Examinator die Strecken durchfahren

und nach jeder Prüfung über die Resultate an den Abtheilungsdirector Bericht erstatten.

Panama-Canal.

Ein offizieller Bericht des Lieutenants der Vereinigten Staaten-Marine, Rodgers, vom 27. Januar cr., giebt sehr ausführliche und interessante Nachricht über den Fortgang und die Kosten dieses Werks und schliesst wie folgt:

Die Zahl der gegenwärtig in allen Abtheilungen beschäftigten Leute beläuft sich wohl auf 15 000, welche vorzugsweise von Jamaica und Carthagena gekommen sind und der Belauf der Erdarbeit ist nach und nach angewachsen auf 700 000 cbm pro Monat; im Februar hoffte man 1 000 000 cbm zu erreichen; später sollen sogar pro Monat 2½ Millionen Cubikmeter gefördert werden.

Von Mr. Lesseps ist das Jahr 1888 als Eröffnungszeit angegeben, es erscheint aber unmöglich, dass bis dahin alle die sehr bedeutenden Abtheilungen mit ihren tiefen und breiten Einschnitten fertig sein und dass die Häfen an den Endpunkten einige Jahre später zur Benutzung bereitgestellt werden können.

Beispielsweise sind in der Abtheilung von Culebra mehr als 25 000 000 cbm zu bewegen; nimmt man das bedeutende Quantum von 300 000 cbm als monatliche Leistung dieser Abtheilung an, so würden dort zur Vollendung 7 Jahre erfordert werden.

Es ist für mich unmöglich, die finanzielle Lage der Gesellschaft zu ermitteln, aber von mehr als einer Quelle wird mir gesagt, dass ungefähr 40 000 000 D. bis jetzt verausgabt sind (ungerechnet der Kosten der Panama-Bahn).

Eine ungeheure Menge von Maschinen und Material ist jetzt an Ort und Stelle resp. bestellt und wahrscheinlich verbleiben genügende Fonds von der bisherigen Subscription übrig, um für die nächsten 2 Jahre die laufenden Ausgaben prompt zu decken.

Alles in Allem erscheint es wahrscheinlich, dass der Name des Hrn. v. Lesseps und das Vertrauen, welches die Französischen Capitalisten in seine Fähigkeit zur erfolgreichen Durchführung dieses grossen Werkes setzen, zur Subscribirung der noch ferner nöthigen Geldmittel veranlassen. Ob die geschätzte Summe — 600 000 000 Frcs. — genügen wird, muss abgewartet werden; doch ist, da ein Drittel dieser Summe schon verausgabt ist, kaum anzunehmen, dass sie zur Vollendung dieses colossalen Werkes genügen werde.

Das Klima hat sich in den meisten Sectionen nicht so ungünstig gezeigt, als vorher angenommen wurde. („Railr. Gaz.")

Betriebsresultate einiger grösserer Amerikanischen Bahnen pro 1883.

Union Pacific Bahn.

Dieselbe besitzt und betreibt 1 821 Miles (1 933 km) Bahn, ausserdem werden von ihr noch 2 960 Miles (4 767 km) „controlirt" resp. ebenfalls theilweise selbst betrieben; Gesammtlänge also 4 781 Miles (ca. 7 000 km).

Nur von dem ersteren, eigenen Netze sind die nachbezeichneten Resultate veröffentlicht:

	1883	gegen 1882
Einnahmen	21 002 542 D.	— 8 pCt.
Ausgaben	10 354 541 „	— 3,5 „
Netto-Erträge	10 648 001 D.	— 12 pCt.
Bruttoerträge pro Mile	11 534 „	— 8 „
Nettoerträge pro Mile	5 848 „	— 12 „
Procente d. Ausgaben v. d. Einnahmen	49,3	+ 2,3 „

Dividende für die Actionäre 7 pCt. = 4 260 788 D.

Texas und Pacific Bahn.

Diese von Texarkana, Texas, nach Sierra Blanca resp. Forth Worth führende Bahn hat incl. der Nebenlinien 1 484 Miles (2 390 km) in Betrieb, sie benutzt aber auch für ihre Züge die 92 Miles lange Strecke der Süd-Pacific Bahn von Sierra Blanca nach El Paso am Rio Grande.

Es betrugen:

	1883	gegen 1882
die Betriebseinnahmen	7 045 652 D.	+ 19 pCt.
die Betriebsausgaben	5 397 645 „	+ 18 „
die Nettoerträge	1 648 007 D.	+ 22,7 pCt.
die Nettoerträge pro Mile	4 748 „	+ 4 „
Procente d. Ausgaben v. d. Einnahmen	77,6	— 0,69 „

Zinsen und sonstige feststehende Ausgaben wurden nicht gedeckt, vielmehr blieb ein Deficit von 173 600 D.

Die Einnahmen aus dem Verkaufe von 162 893 Acres betrugen 634 600 D.; unverkauftes Land verblieb: 4 400 000 Acres.

Pensylvania Bahn.

Diese Bahn, über deren Organisation wir in No. 14 des vorigen Jahrgangs Mittheilung machten, hatte am Ende des vergangenen Jahres unter eigener selbstständiger Verwaltung:

1. Die Pensylvania Bahn-Abtheilung, bestehend aus der Hauptlinie von Philadelphia nach Pittsburg 358 Miles, nebst 956 Miles Zweigbahnen; zusammen also	1 314 Miles	
2 Die vereinigten Bahnen der New-Jersey-Abtheilung, bestehend aus der Hauptlinie von Jersey City nach Philadelphia 89 M., und 346 M. Zweigbahnen; die Fähren über die Flüsse Hudson und Delaware; den Delaware und Raritan Canal, 66 Miles, zusammen	435 „	Bahn und 66 Miles Canal
3. Die Philadelphia und Erie-Abtheilung von Sunbury, Pa., nach Erie	288 „	
Summa (neben 66 Miles Canal)	2 037 Miles (= 3 280 km)	
	(gegen 1882 mehr: 55 Miles).	

Ausser diesen eigenen Linien hat die Gesellschaft indirect im Besitz („controlirt") noch eine Anzahl anderer Bahnen von noch grösserer (aber nicht genau angegebener) Länge, ist ferner im Besitz von 4 Kohlengesellschaften und mehreren Canälen.

Der Gesammtverkehr auf allen eigenen und controlirten Linien dieser Bahn belief sich

	1883	gegen 1882
Beförderte Passagiere	48 846 811	+ 7,9 pCt.
Personenmiles	1 155 909 139	+ 3,4 „
Beförderte Güter etc.	83 698 102 t	+ 5,0 „
Tonnenmiles	8 759 224 048	+ 15,4 „
Bruttoeinnahmen	105 653 532 D.	+ 4,1 „
Betriebsausgaben	68 917 056 „	+ 5,4 „
Nettoerträge	36 736 476 D.	+ 1,7 pCt.
Procente der Betriebsausgaben von den Einnahmen	65,23	+ 0,82 „

Die auf den eigenen und controlirten Bahnen im Jahre 1883 gelegten Stahlschienen, machten ein Quantum von 67 864 Tonnen aus.

Haftpflicht.

v. O. **Erhält der beim Eisenbahnbetriebe Verletzte aus einer Unterstützungscasse, bei welcher er gegen den Unfall auf Grund gemeinschaftlich von ihm selbst und von dem Betriebsunternehmer geleisteter Prämien versichert war, eine Pension, so ist dieser Pensionsbetrag weder ganz noch theilweise auf die vom Betriebsunternehmer zu zahlende Entschädigungsrente einzurechnen, wenn die Mitleistung des Betriebsunternehmers zur Pensionscasse weniger als ein Dritttheil der Gesammtleistung beträgt.** Nach dem Thatbestande des vorliegenden Falles hatte sich der Zugführer B. bei der Rechtsrheinischen Eisenbahn beim Eisenbahnbetrieb schwer verletzt und war in Folge dessen dienstuntauglich geworden. Das Eisenbahn-Betriebsamt erkannte den B. als Invaliden an und sprach ihm eine Pension von 45 ℳ monatlich aus der Unterstützungscasse der Rechtsrheinischen Eisenbahn zu, verweigerte dagegen die Zahlung einer Entschädigungsrente an den beim Eisenbahnbetriebe Verletzten. Diese Unterstützungscasse war gebildet und wurde unterhalten durch fortlaufende Beiträge der Eisenbahnangestellten, wozu ein Theil, und zwar zwei Neuntel der Gesammtbeiträge, von der Eisenbahnverwaltung zugeschossen wurde. B. klagte gegen das Betriebsamt auf Zahlung einer Entschädigungsrente. Das Landgericht Düsseldorf sprach dem B. eine Entschädigungsrente von monatlich 112 ℳ, abzüglich der Pension von 45 ℳ zu. Auf Berufung des Betriebsamtes und die Anschlussberufung des B. setzte das Ober-Landesgericht zu Köln die Entschädigungsrente auf monatlich 100 ℳ herab, abzüglich eines Theils der Pension im Betrage von 10 ℳ (zwei Neuntel der ganzen Pension). Die vom Betriebsamt dagegen eingelegte Revision wurde vom Reichsgericht zurückgewiesen, dagegen auf die Anschlussrevision des B., welcher sich durch den theilweisen Abzug seiner Pension an der Entschädigungsrente beschwert fühlte, diesem vom Reichsgericht die volle Entschädigungsrente von monatlich 100 ℳ ohne jeden Abzug zugesprochen. Aus den Entscheidungsgründen: „Die Auslegung, welche der Berufungsrichter dem § 4 des Reichsgesetzes vom 7. Juni 1871 giebt, kann nicht für richtig erachtet werden. Die Leistung, welche der Verletzte aus einer der im § 4 bezeichneten Cassen erhält, soll nach der Bestimmung dieses Paragraphen auf die von dem Haftpflichtigen zu gewährende Entschädigung dann eingerechnet werden, wenn die Mitleistung des Letzteren an Prämien oder Beiträgen nicht unter einem Dritttheil der Gesammtleistung beträgt. Hiermit ist unzweideutig ausgesprochen, dass eine Einrechnung überhaupt nicht stattfindet. Dass, wie der Berufungsrichter annimmt, der § 4 in den Verhandlungen des Reichstages, aus dessen Initiative derselbe hervorgegangen ist, in einem anderen als diesem aus seinem Wortlaut sich ergebenden Sinne verstanden worden wäre, kann nicht anerkannt werden. Zweck der Aufnahme des § 4 in das Gesetz war die Hebung und Beförderung gemeinschaftlicher Ver-

sicherungscassen. Es wurde bei der Berathung im Reichstage angenommen, dass Versicherungen, insoweit als sie auf eigenen Leistungen des Verletzten beruhen, ein erworbenes Vermögensobject des Verletzten bilden, welches neben dem im Gesetz begründeten Anspruch auf Schadenersatz bestehe und daher an sich in diesen Schadenersatz nicht einzurechnen wären. Ob diese Rechtsanschauung gerechtfertigt sei, kann dahingestellt bleiben. Jedenfalls kann aber nicht wohl angenommen werden, dass der Gesetzgeber zur Erreichung jenes Zweckes lediglich zum Nachtheil des Verletzten habe bestimmen wollen, dass, wenn der Betriebsunternehmer ein Drittheil zu einer der fraglichen Cassen beitrage, die ganze Leistung dieser Casse, also auch, soweit sie an sich als ein selbsterworbenes Vermögensobject des Verletzten zu betrachten wäre, auf die Entschädigung einzurechnen sei; vielmehr kann gerade darin, dass jene Rechtsanschauung in den Verhandlungen des Reichstages zum Ausdruck gekommen ist, nur eine Bestätigung gefunden werden, dass der Gesetzgeber einen Durchschnittsmittelweg einschlagen und jede Einrechnung von der fraglichen Voraussetzung abhängig machen wollte. Da nun die Anwendbarkeit des § 4 auf die in Rede stehende Casse nicht streitig und da festgestellt ist, dass die Mitleistung des Beklagten weniger als ein Dritttheil der Gesammtleistung beträgt, so musste das angefochtene Urtheil, soweit es bestimmt, dass eine Einrechnung der Leistung der Casse auf die dem Kläger gebührende Entschädigung stattfinde, aufgehoben und unter weiterer Abänderung des ersten Urtheils, wie geschehen, erkannt werden." (Erk. des II. Civilsen. des Reichsgerichts vom 22. Januar 1884; Hand. u. Gew.-Ztg. 1884 No. 14).

Die Eisenbahn-Universalhacke.

Stopf-, Spitz- und Breithacke sind diejenigen Werkzeuge, welche bei der Bahnunterhaltung eine wichtige Rolle spielen und deren zweckmässigste Einrichtung zur Ersparung grosser Summen an Tagelöhnen insofern beitragen kann, als mit einem guten Werkzeuge versehen die Arbeitskraft mehr Nutzeffect liefert, als mit einem weniger tauglichen.

Wer viel auf dem Bahnkörper sich aufzuhalten Gelegenheit hat, wird häufig — wir glauben unter 3 Fällen mindestens einmal — die Bemerkung machen können, dass die im Gebrauche befindlichen Werkzeuge erheblich abgenutzt sind. Die Stopfhacke hat sich scharf gearbeitet und stopft dann nicht mehr, die Spitz- und Breithacken sind stumpf und dringen nicht mehr ordentlich ein. Der Nutzeffect sinkt bei sehr schlechten Werkzeugen wohl gar bis auf die Hälfte herab, was also sagen will, dass die Hälfte der Arbeitercolonne, mit guten Werkzeugen ausgerüstet, dieselbe Arbeit zu verrichten im Stande wäre.

Bei der Abnutzung spielt selbstverständlich die Art des Bettungsmaterials eine grosse Rolle. Bei sehr steinigem, hartem Materiale erhalten die Werkzeuge sich kaum einige Wochen in gutem Zustande. Dann müssen dieselben in die Schmiede wandern, der Stiel muss herausgenommen werden, was zu dessen Erhaltung nicht beiträgt und der Dorfschmied macht es möglichst schlecht, worauf er spricht: „Kehre bald wieder, die Bahn kann's bezahlen".

Manchmal aber glaubt auch der Bahnmeister an Schmiedekosten sparen zu müssen, oder er ist überhaupt nicht geneigt, sich die vielen Reparaturrechnungen auf den Hals zu laden, was schlimmer ist, als der theuerste Schmied.

Unter den in letzterer Zeit aufgetauchten Geräthschaften, welche diesen Uebelständen Rechnung tragen, verdient die „Eisenbahn-Universalhacke" einige Beachtung, da dieselbe, nachdem eine Vereinfachung und Verstärkung zur Ausführung gelangt ist, sich gut bewährt. Es liegt der Construction der Gedanke zu Grunde, die abgenutzten Theile auswechselbar zu machen, ohne das Werkzeug ausser Gebrauch setzen zu müssen. Gleichzeitig ist damit der Vortheil verbunden, das Geräth nach Belieben und Bedarf in eine Stopf-, Spitz- oder Breithacke jederzeit verwandeln zu können. Um die Zahl der Geräthschaften nicht zu sehr zu erhöhen, hilft man sich jetzt grösstentheils mit Combinationen — Kreuzhacken —, auf der einen Seite die eine, auf der andern Seite eine andere Art. Ist man auf beste Ausnutzung der Arbeitskraft bedacht, so sind solche Geräthe nicht zu empfehlen. Die beiden Seiten nutzen sich nicht gleichmässig ab. Die eine Seite bekommt das Uebergewicht und der Arbeiter ist genöthigt, die fehlende Balance durch die Muskelkraft der Hand zu ersetzen, was sehr ermüdet. Für gewöhnliche Arbeiten auf der Strecke sind diese Kreuzhacken überhaupt zu schwer, sperrig und unhandlich.

Die Universalhacke besteht aus einem soliden Stahlgusskörper, welcher ein für alle Mal auf dem Stiel befestigt wird. In eine Nuthe desselben wird der dreikantige, aus 30 mm starkem, geschmiedetem und gehärtetem Stahl bestehende Einsatz geschoben und klemmt derselbe sich hier so fest, als ob Beides aus einem Stücke bestände. Die Lösung erfolgt leicht durch einige Hammerschläge auf das hintere Ende des Einsatzes. Die Einsätze sind sauber abgeschliffen, was dem Werkzeuge ein nettes Aussehen verleiht. Dabei sind die Preise nicht hoch, z. B. kostet eine complete Stopfhacke mit gehärtetem Gussstahlstopfer nur 3,50 *M.* Fabrikation und Vertrieb wird durch die Actiengesellschaft für Maschinenbau und Eisenindustrie zu Varel a. d. Jade, Grossherzogthum Oldenburg, ausserdem durch den Fabrikanten J. C. F. Kaufmann zu Velbert, Rheinprovinz, wahrgenommen. Ein Versuch mit diesem Werkzeuge kann um so mehr empfohlen werden, als damit ein Verlust unter keinen Umständen zu befürchten steht, bei der Wichtigkeit der Verwendung guter Werkzeuge aber eine Erprobung sich eventuell als nützlich erweisen wird.

— g —

Literatur.

— st.— **Die Vorfahren unserer Eisenbahnen und Dampfwagen.** Von Hugo Marggraff, Ingenieur in München. (Heft 435 und 436 der Sammlung gemeinverständlicher wissenschaftlicher Vorträge, herausgegeben von R. Virchow und Fr. v. Holtzendorff.) Mit 20 in den Text gedruckten Holzschnitten. Berlin 1884. Verlag von Carl Habel, (Lüderitz'sche Verlagsbuchhandlung).

Die Eisenbahnen, einer der Hauptfactoren unseres modernen Culturlebens, werden von der heutigen Generation als etwas Selbstverständliches hingenommen. Und doch ist es nur eine Spanne Zeit, seit welcher sich dieses nunmehr unentbehrliche Verkehrsmittel aus den Uranfängen zu seiner jetzigen Vollkommenheit und Ausbreitung herausgebildet hat.

Wie dies gekommen, welchen Wandlungen und Gestaltungen die Technik des Eisenbahnwesens vor seiner Consolidirung, die z. B. in Deutschland mit dem Jahre 1840 beginnt, unterworfen war und welche Männer dabei sich in hervorragender Weise betheiligt haben, ist wohl den Fachmännern bewusst, dürfte aber gewiss allgemeineres Interesse beanspruchen.

Wir begrüssen deshalb mit Freude in der vorliegenden Veröffentlichung eine populäre Darstellung, welche trefflich geeignet ist, die Vorgeschichte des Eisenbahnwesens in weiteste Kreise zu verbreiten.

Der Inhalt der Broschüre lässt sich am besten ersehen, indem wir die Titel der einzelnen Abschnitte vorführen, es sind dies: Flüsse und Canäle als Lastträger. Transport auf Strassen. Strassen-Dampfwagen. Die eiserne Spurbahn. Die älteren Steilbahnen. Aussergewöhnliche Eisenbahnen. Die Geschichte der Locomotive. Die Entwickelung der Eisenbahnwagen. Die ersten Eisenbahnen des Auslandes. Die Vorgeschichte des Deutschen Eisenbahnwesens.

Der Verfasser hat es sich angelegen sein lassen, durch eifriges Studium der Quellen sein Thema zu erschöpfen und ist es ihm gelungen, das so reichlich gesammelte Material in knappe, für Jedermann verständliche Form zu bringen. Verschiedene, in den Text gedruckte Zeichnungen, namentlich von Dampfkutschen und Locomotiven ältester Construction, bilden eine werthvolle Beigabe; durch Hinweis auf die bezügliche Literatur wird dem sich näher Interessirenden Gelegenheit zu eingehenderen Studien geboten.

Demnach möchten wir das besprochene Büchlein unseren Lesern angelegentlichst empfehlen; sie werden daraus viel Anregung und Belehrung schöpfen und nebenbei zur Befriedigung ihres Nationalgefühls erfahren, in welch' eminenter Weise schon in früheren Epochen Deutsche Gelehrte und Techniker, wie Baader, Reichenbach, List, Denis u. s. w. an dem grossen Werke thätig waren.

Miscellen.

Internationale Tarife.

(„Génie Civil". 19. März 1884.)

Tarife zwischen auswärtigen Eisenbahnverwaltungen und Französischen Administrationen, welche Seitens der competenten Französischen Behörden genehmigt sind, bleiben, wenn sie auch durch die fremden Compagnien auf Veranlassung von deren Regierungen gekündigt sind, so lange zu Recht für die Französischen Bahnen bestehen, als letztere nicht zu einer Aenderung Seitens der Französischen Regierung autorisirt sind.

Der durch den Tarif festgestellte Satz kann nicht fracturirt werden. (Cour de Montpellier. 13. December 1883.)

Eisenbahnrecht.

(„Génie Civil". 19. März 1884.)

Wenn eine Eisenbahnverwaltung die ihr durch das Betriebsreglement bewilligten Lieferungsfristen usancegemäss nicht ausnutzt, so begiebt sie sich dadurch einem Spediteur oder Empfänger gegenüber nicht des Rechtes, die volle gesetzliche Lieferungszeit in anderen Fällen in Anspruch zu nehmen. (Cour de Paris. 18. Februar 1884.)

Schiffseisenbahn auf der Landenge von Suez.

(„Engineering". 4. April 1884.)

Nachdem James B. Eads das Project, Schiffe und deren Ladungen über den Isthmus von Tehuantepec zwischen dem

Atlantischen und Stillen Ocean per Bahn zu befördern, aufgestellt hat und zur Ausführung bringt, ist in berufenen Kreisen die Frage angeregt, ob nicht eine gleiche Anlage statt der Erbreiterung resp. Verdoppelung des Suezcanals ausgeführt werden könne.

Die Herren Clark u. Standfield haben kürzlich ein desfallsiges Project ausgearbeitet und der Londoner Handelskammer vorgelegt. Diesem Projecte sind die nachstehenden Daten entnommen.

An den beiden Ausmündungspunkten der Bahn im Mittelländischen und Rothen Meere werden mächtige Hebevorrichtungen angebracht, welche die beladenen Schiffe in wenigen Minuten 40 Fuss heben resp. senken können. Diese Lifts sind wie die in den Victoria Docks zu London construirt und für eine Last von 12 000 t eingerichtet.

Die Bahnlinie ist g a n z g e r a d e, durch Parallelverrückung der Trace werden die Alignementsverhältnisse ausgeglichen. Mächtige, hydraulisch bewegte schiebebühnenartige Schlitten verschieben die Bahnwagen mit dem darauf verladenen Schiffe in die neue Richtung; die gleichen Anlagen und Manipulationen vermitteln das Vorbeipassiren eines Schiffes mit einem entgegenkommenden.

Die Wandungen des Transportwagens sind überhöht und dient dieses dazu, um vermittetst 4 Stück Clark u. Standfieldscher Längsluftkissen das Schiff festzulegen. Auf 4 gleichen, noch stärkeren Luftkissen ist das Schiff selbst aufgesetzt. Die Luftkissen sind luftdicht in 1 200 Theile abgenäht, damit bei Brüchen keine schädliche Entweichung der Luft stattfindet.

Der Druck auf den Schiffskörper beim Transport auf der Bahn ist geringer, wie der der Wellen bei bewegter See.

Die Breite der aus 5 Gleisen von gewöhnlicher Spurweite bestehenden Bahn ist von äusserster Schiene zu äusserster Schiene = 70 Fuss. Der Kiel des Schiffes wird durch 3 Extraschienen noch unterstützt. Die Gradienten der Bahn sind sehr schwach, der Scheitelpunkt der ganzen Strecke liegt nur 52 Fuss über dem Meerespegel.

Lieferung Amerikanischer Locomotiven für Spanische Bahnen.

(„Engineering". 28. März 1884.)

Die Locomotivbauanstalten von Rogers haben zur Zeit die Anfertigung einiger Locomotiven für die Valls, Vallenueva und Barcelona Bahn übernommen. Drei dieser Maschinen sind 8rädrige Personenzug- und 3 fernere Güterzugmaschinen.

Der „Great Eastern".

Dieses Schiffsungethüm liegt noch immer zu Milford, für jeden praktischen Gebrauch vollkommen nutzlos. Zur Zeit wird der Ankauf durch die Herren E. D. Matton u. Co., London und Cardiff, beabsichtigt, welche das Schiff als Kohlenmagazin in Gibraltar stationiren wollen. Sollte der Verkauf perfect werden, dann muss der „Great Eastern" in dem eigens für ihn gebauten Dock von Milford noch gründlich reparirt werden.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Güterverkehr.

Local-Güterverkehr. Für die Zeit vom 18. April bis 15. September d. J. tritt ein Ausnahmetarif für Frachtgutsendungen von Hamburg nach Lübeck, welche in Lübeck mittelst Dampfschiffes zur Weiterbeförderung nach St. Petersburg gelangen, in Geltung.

Lübeck, den 16. April 1884. (939)
Die Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Der **Ausnahmefrachtsatz für Holz** des Sp.-T. II Seite 15 des Nachtrags I zum Staatsbahn-Gütertarif Frankfurt a/M.-Köln (linksrheinische) beträgt in der Relation Blumenthal-Gmünden 1,20 *M.* statt 0,20 *M.*

Frankfurt a/M., den 11. April 1884. (940)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction.

Hessische Ludwigsbahn. Am 1. Juni cr. treten für unsere Station Gustavsburg im **Rheinisch - Westfälisch - Hessischen Güter-Verkehr** anderweite, grösstentheils erhöhte Tarif-Entfernungen bezw. Frachtsätze in Kraft.

Die Ausgabe der Nachträge zum Tarif für obigen Verkehr wird s. Z. besonders bekannt gemacht.

Nähere Auskunft über die eintretenden Erhöhungen ertheilt unser Tarifbüreau.

Mainz, den 9. April 1884. (941)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Specialdirection.

Mit dem 16. April cr. tritt im **Eisenbahn-Directionsbezirk Bromberg zum Kilometerzeiger** zur Berechnung der Preise für die Beförderung von

a) Personen, Reisegepäck und Hunden,
b) Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren,
c) Eil- und Frachtgütern

vom 15. August 1883 der **Nachtrag II** in Kraft, derselbe kann durch die Billet-Expeditionen unseres Verwaltungsbezirks bezogen werden und enthält:

1. anderweite Entfernungen für die Berliner Ringbahn-Stationen,
2. neue Entfernungen für die Haltestellen Bahrenbusch und Jablonken,
3. Berichtigungen.

Soweit durch qu. Nachtrag eine Erhöhung der Frachtsätze bedingt wird, treten dieselben erst mit dem 1. Juni d. J. in Kraft.

Bromberg, den 2. April 1884. (942 J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 15. d. M. tritt zu dem am 1. März d. J. eingeführten **Ausnahmetarife für den Transport von Eisen** von Belgien nach Stationen der Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft ein Nachtrag (I) mit ermässigten Sätzen für einige Belgische Stationen in Kraft. (Gratis.)

Köln, den 8. April 1884. (943)
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische).

Warstein - Lippstadter Eisenbahn. Am 1. Juni 1884 tritt der Nachtrag 1 zum Local-Gütertarif in Kraft, durch welchen der vom Tage der Betriebs-Eröffnung bestehende Local-Gütertarif vom Monat October 1883 aufgehoben wird.

Der neue Tarif enthält neben Ermässigung der Sätze für den gesammten Eil- und Stückgut - Verkehr, sowie für den Wagenladungs-Verkehr zwischen den Stationen Lippstadt, Erwitte und Anröchte beziehungsweise Belecke und Warstein, unter sich theilweise Erhöhungen der Frachten für den Wagenladungs-Verkehr zwischen den Stationen Belecke und Warstein mit den anderen Stationen unserer Bahn.

Der Tarif-Nachtrag kann auf unseren Stationen eingesehen werden und ist daselbst für den Preis von 10 *₰* käuflich zu haben.

Lippstadt, den 9. April 1884. (944)
Die Betriebs-Direction.

Hessische Ludwigsbahn. Zum Hessisch-Pfälzischen Gütertarife vom 1. October 1881 ist der XI. Nachtrag, giltig ab 15. April, erschienen. Derselbe ist, soweit der Vorrath reicht, durch unser Tarifbureau unentgeltlich zu erhalten.

Mainz, den 12. April 1884.
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Special-Direction. (945)

Vom 13. April 1884 neuen Stils ab tritt ein dritter Nachtrag zu dem von der Eröffnung der Schifffahrtsperiode 1883 ab giltigen **Specialtarif für Getreide- etc. Transporte** von den Hafenplätzen des Dnjepr und Pripet nach Deutschen Stationen via Ostermann - Shlobin - Wileika-Wirballen und via Beresina-Wileika-Wirballen in Kraft, welcher **Frachtsätze** für Heringe im Verkehr zwischen den obigen Russischen Stationen einerseits und Königsberg i/Pr. (incl. Kaibahnhof) und Memel andererseits, Abänderung des Titels des vorbezeichneten Tarifs und besondere Bestimmungen über die Beförderung von Getreide etc. in loser Schüttung ab Wirballen westlich und Rückbeförderung leerer gebrauchter Getreide- etc. Säcke ab Wirballen östlich enthält.

Exemplare dieses Tarifnachtrages können von den Billet-Expeditionen zu Königsberg i/Pr., Memel und Pillau, sowie auch durch Vermittelung aller übrigen Stationen unseres Bezirks bezogen werden.

Bromberg, den 8. April 1884. (946 J)
Königl. Eisenbahn-Direction.

Vom 13. April 1884 neuen Stils ab treten folgende **Tarifnachträge in Kraft:**

Nachtrag III zur 2. Ausgabe des Tarifs vom 15/27. November 1879 für directe Sendungen zwischen einzelnen Stationen der Libau-Romnyer Eisenbahn und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg via Wirballen etc., enthaltend anderweite ermässigte resp. neue Frachtsätze für den Transport von Weizen bezw. von leeren, gebrauchten Säcken, neue Frachtsätze für Holztransporte und Berichtigungen des Haupt - Tarifs, ferner Nachtrag III zum Anhang des vorbezeichneten Tarifs, enthaltend ermässigte, nur für den überseeischen Exportverkehr nach Königsberg i/Pr. (incl. Kaibahnhof), Memel, Pillau, Danzig und Neufahrwasser giltige Frachtsätze für Weizen.

Beide Nachträge enthalten ausserdem noch besondere Bestimmungen über die Beförderung von Getreide etc. in loser Schüttung ab Wirballen westlich und die

Rückbeförderung leerer, gebrauchter Getreide- etc. Säcke ab Wirballen östlich.

Exemplare der vorbezeichneten Tarifnachträge sind von den Verbandstationen käuflich zu beziehen.

Bromberg, den 8. April 1884. (947 J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Die durch die Bekanntmachungen der Königlichen Eisenbahn-Direction Köln (linksrheinische) vom 20. November und 1. December pr. aufgehobenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen den diesseitigen Stationen **Bockenheim, Bonames, Friedberg, Gr. Karben** und **Lollar einerseits** und **Niederländischen Stationen andererseits** werden durch neue ersetzt, welche mit dem 20. April cr. in Kraft treten.

Dieselben sind in den Expeditionen zu erfahren.

Hannover, den 9. April 1884.
Königl. Eisenbahn-Direction. (948)

Am 15. April d. J. gelangt zu dem Staatsbahntarif zwischen den Stationen der Directionsbezirke **Berlin** und **Breslau** ein Nachtrag I zur Ausgabe. Derselbe enthält ausser bereits publicirten Tarifänderungen und Frachtsätzen Namensänderungen von Stationen und Haltestellen, Aenderung der Nomenclatur der Ausnahmetarife, anderweite Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, sowie Berichtigungen des Kilometerzeigers und der Ausnahmesätze des Haupttarifs. Soweit hierdurch Tariferhöhungen bedingt werden, treten dieselben erst mit dem 25. Mai d. J. in Kraft.

Druckexemplare des Nachtrages sind von den Verbandstationen zum Preise von 0,10 ℳ pro Stück, für Besitzer des Haupttarifs gratis zu beziehen. (949)

Brsslau, den 8. April 1884.
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung

Deutsch-Italienischer Güterverkehr via Gotthard. Am 15. April cr. treten unter Aufhebung der bisherigen Tarife neue ermässigte Tarife für Steinkohlen, Briquets etc. von Deutschland nach Italien in Kraft. Der neue Tarif ist bei den Verbandstationen und bei unserer Drucksachencontrole für 30 ₰ zu beziehen.

Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche General-Direction (950)
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die für die Zeit bis Ende April d. J. durch unsere Bekanntmachung vom **23. Februar d. J.** für die **Beförderung von rohem Eis** in Ladungen von 10 000 kg mitgetheilte Anwendung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (für Steine) innerhalb des Südwestdeutschen Eisenbahnverbandes wird auf die Monate Mai bis incl. October d. J. ausgedehnt. (951)

Strassburg, den 9. April 1884.
Kaiserliche General-Direction
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Nord - Ostsee - Hannover - Thüringischer Verband. Mit sofortiger Gültigkeit treten für die Stationen Ebeleben und Schernberg, Bahnhof der Hohenebra-Ebelebener Eisenbahn directe Tarifsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen.

Erfurt, den 9. April 1884. (952)
Namens der Verbands-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction.

Zum Gütertarif des **Berlin-Schleswig-Holsteinischen Eisenbahn-Verbandes** vom 1. September 1882 tritt mit dem 20. d. Mts. ein Nachtrag IV in Kraft, durch welchen die Vergünstigung eingeführt wird, dass bis zum Schlusse des Jahres 1884 bei Verladung von Langholz sowie gemischter Sendungen von Langholz und kürzeren Hölzern auf einem Paar Schemel- oder Kuppelwagen die Frachtsätze des Ausnahmetarifs I für Holz des Specialtarifs II mit der Massgabe Anwendung finden, dass die Fracht für das wirkliche Gewicht der Ladung, mindestens jedoch für 10 000 kg zu entrichten ist. Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güterexpeditionen. Exemplare des Nachtrags können durch unsere Betriebscontrole hier unentgeltlich bezogen werden.

Altona, den 10. April 1884. (953)
Namens der Verwaltungen
des Berlin-Schleswig-Holsteinischen Eisenbahn-Verbandes:
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 1. Mai 1884 tritt für die **Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlen-Cokes und Steinkohlen-Briquets,** ferner Braunkohlen, Braunkohlen-Cokes und Braunkohlen-Briquets sowie Briquets aus Holz und Harz aus Deutschland nach Italien via Peri und via Pontebba ein neuer Ausnahmetarif in Kraft.

Der Ausnahmetarif für die Beförderung von Stein- und Braunkohlen etc. ab Bayerischen und Sächsischen Stationen nach Italien via Peri und via Pontebba, giltig ab 1. Januar 1884, wird hierdurch aufgehoben.

München, den 9. April 1884. (954)
Generaldirection der Kgl. Bayer. Verkehrsanstalten, Betriebs-Abtheilung.

Am 1. Juni d. J. treten für den **Güter- und Kohlenverkehr** zwischen der Station Gustavsburg der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn einerseits und Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld, sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder und der Aachen-Jülicher Eisenbahn andererseits im Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbande anderweite, grösstentheils erhöhte Tarifentfernungen bezw. Frachtsätze in Kraft. Bezügliche Tarifnachträge werden im Monat Mai d. J. zur Ausgabe kommen. Bis dahin wird durch die unterzeichnete Königliche Eisenbahndirection, sowie durch die Specialdirection der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft zu Mainz über die neuen Entfernungen bezw. Frachtsätze Auskunft ertheilt.

Köln, den 12. April 1884. (955)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirection (rechtsrh.).

Saarkohlenverkehr nach der Westschweiz. Zum Saarkohlenausnahmetarif 14 ist der III. Nachtrag herausgegeben. Derselbe enthält neue Frachtsätze ab den Deutschen Versandtstationen bis zum Schnittpunkte, welche am 15. Mai in Kraft treten und neue Frachtsätze vom Schnittpunkte nach Stationen der Aargauischen Südbahn, welche sofort in Kraft treten.

Der Nachtrag kann von den Grubenstationen unentgeltlich bezogen werden.

Köln, den 12. April 1884. (956)
Königliche Eisenbahndirection (linksrh.).

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Die am 16. März 1884 für den directen Güterverkehr zwischen Hausen-Raitbach und Bayerischen Stationen in Ergänzung des Tarifs vom 1. October 1878 eingeführten Frachtsätze gelten auch für den Badisch-Bayerischen Gütertarif vom 10. Mai 1883 über Würzburg-Lauda für die dort aufgenommenen Bayerischen Stationen.

Karlsruhe, den 12. April 1884. (957)
Generaldirection.

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Güterverkehr. Am 1. d. M. sind für den Transport von Flussspath in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Wagen von Nabburg und Schwarzenfeld, Stationen der Bayerischen Staatsbahn, nach Gerresheim Rh. und B. M., Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld, folgende Ausnahmefrachtsätze eingeführt:

Von Nabburg nach Gerresheim Rh. und B. M. . . . 1,42 ℳ pro 100 kg
Von Schwarzenfeld nach Gerresheim Rh. und B. M. . 1,40 ℳ pro 100 kg

Köln, den 11. April 1884. (958)
Namens der betheiligten Bahnverwaltungen: Königl. Eisenbahndirection (linksrh.).

Die von uns unterm 3. d. M. für **Alteisensendungen** publicirten Sätze ab Niederhone nach Prag (Bubna), Libsic und Pilsen gelten allgemein für Güter des Specialtarifs III.

Frankfurt a/M., den 10. April 1884. (959)
Königliche Eisenbahndirection,
gleichzeitig im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Am 15. April d. J. gelangen für den **Transport von Schwefelkies** von Grevenbrück und Schwelm nach Broich Ausnahmefrachtsätze zur Einführung.

Elberfeld, den 11. April 1884. (960)
Königliche Eisenbahndirection.

Vom 16. d. M. ab sind für die **Beförderung von rohen Steinen** ab Station Gaimühle der Hessischen Ludwigsbahn nach unseren Bahnhöfen in Frankfurt a/M., Hanau und Wiesbaden ermässigte Frachtsätze in Kraft getreten.

Die Expeditionen unserer genannten Stationen ertheilen Auskunft.

Frankfurt a/M., den 15. April 1884. (961)
Königliche Eisenbahndirection.

Mit dem 15. April d. J. tritt der Nachtrag X zu unserem **Localgütertarif** vom 1. Mai 1882 in Kraft.

Derselbe enthält Tarifsätze für den Verkehr mit den an der Bahnstrecke Blankenese-Wedel belegenen Stationen Rissen, Sülldorf und Wedel.

Nähere Auskunft ertheilen unsere sämmtlichen Güterexpeditionen. Exemplare des Nachtrags können durch unsere Betriebscontrole hier unentgeltlich bezogen werden.

Altona, den 12. April 1884. (962)
Königliche Eisenbahndirection.

Staatsbahn-Güterverkehr zwischen Stationen der Directionsbezirke Berlin und Magdeburg. Am 20. d. M. treten in dem obenbezeichneten Verkehre für den Transport roher Bergproducte und Kieserit zum Export bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 50 000 kg an einen Empfänger von den Stationen Aschersleben, Schönebeck und Stassfurt des Directionsbezirks Magdeburg nach den Stationen Stralsund und Wolgast des Directionsbezirks Berlin ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Ueber die Höhe dieser Frachtsätze geben die betheiligten Expeditionen und das hiesige Verkehrs-Bureau auf Verlangen Auskunft.

Magdeburg, den 14. April 1884. (963)
Königliche Eisenbahn-Direction,
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Im **Stettin-Berlin-Bayerischen Verbands-Güterverkehre** wird der Verkehr mit Stettin (Dunzigbahnhof und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahnhof), soweit sich derselbe bisher via Cüstrin-Berlin-Bitterfeld-Meiningen bewegte, auf die Route Stettin (B. St)-Berlin-Bitterfeld-Meiningen übergeleitet, die seitherige Route bleibt jedoch

für Transporte mit entsprechender Routenvorschrift noch bis zum 1. Juni d. Js. zugelassen.

Dresden, am 19. April 1884.

Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (964)

Vom 1. Juni d. Js. ab werden **Salztransporte** von Inowrazlaw und Klausaschacht nach den Stationen Kempen und Wilhelmsbrück der Breslau-Warschauer Eisenbahn zu den im Salz-Ausnahmetarife vom 1. April 1883 enthaltenen directen Frachtsätzen ausschliesslich via Gnesen-Jarotschin-Ostrowo anstatt via Gnesen-Jarotschin-Oels befördert.

Bei Vorschreibung der letzteren Route findet die Abfertigung fraglicher Salztransporte im gebrochenen Verkehre zu den höheren Taxen der bezüglichen Localtarife statt.

Breslau, den 3. April 1884. (965)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 20. April bezw. 1. Mai dieses Jahres tritt der **Nachtrag III** zum diesseitigen **Local-Gütertarife** vom 1. April 1883 in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält Frachtsätze bezw. Entfernungen für die am 1. Mai a. cr. für den Wagenladungs-Verkehr zur Eröffnung gelangende Station Grunewald sowie Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Stationen Torgelow und Ueckermünde sowie für die Haltestellen Eggesin und Hoppenwalde der Neubaustrecke Jatznick-Ueckermünde.

Die Frachtsätze für Station Torgelow gelten vom 20. April cr. ab — dem Tage der Betriebseröffnung der Theilstrecke Jatznick-Torgelow —, diejenigen für Station Ueckermünde und die Haltestellen Eggesin und Hoppenwalde dagegen erst vom Tage der noch später bekannt zu machenden Betriebseröffnung der gesammten Strecke Jatznick-Ueckermünde. Vom vorgedachten Termine ab werden im Verkehr mit Torgelow und allen Stationen bezw. Haltestellen unseres Bezirks auch Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere direct abgefertigt und gelten hierbei die Entfernungen des Nachtrages III zum Local-Gütertarife sowie die Bestimmungen und Gebühren des diesseitigen Local-Vieh- etc. Tarifes vom 1. April 1883 nebst Nachträgen I bis III.

Ferner werden vom 15. Juni a. cr. ab die im Haupttarife sowie in den Nachträgen I und II enthaltenen Entfernungen bezw. Frachtsätze für Görlitz, Vorbahnhof im gesammten Verkehrsumfange aufgehoben.

Exemplare des Nachtrags III zum Local-Gütertarife sind bei den Stationen unseres Bezirkes sowie beim hiesigen Auskunftsbüreau, Stadtbahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, den 15. April 1884. (966)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Die Stationen Ahaus und Lünen der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn werden vom 25. d. Mts. ab für den Verkehr mit Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrheinisch) in den Ausnahmetarif C (für Eisenerz etc.) des **Rheinischen Nachbarverkehrs** aufgenommen.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 15. April 1884. (967)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische).

Für den **Transport von Strassenbahnschienen und Schienenbefestigungsmitteln** in Ladungen à 10000 kg von Bochum Rh. nach Brünn kommt fortan ein Ausnahme-Frachtsatz von 2,96 ℳ pro 100 kg zur Berechnung.

Köln, den 15. April 1884. (968)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische).

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Die mit Gültigkeit vom 1. Mai d. Js. eingeführten Nachträge

XXIX	zum Gütertarifheft No.	1
XIX	„ „ „	2
XVIII	„ „ „	3a
XVII	„ „ „	3b
XVI	„ „ „	4
XXVII	„ „ „	5
IV	„ „ „	6

enthalten die Beseitigung der directen Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der Weimar-Geraer, Saal-, Nordhausen-Erfurter Bahn, der ehemaligen Thüringischen und Berlin-Anhaltischen sowie der Werrabahn einer- und der Station Wetzlar des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) andererseits, sowie theils abgeänderte, theils neue Sätze für eine Reihe von Stationen.

Soweit hierdurch Frachterhöhungen herbeigeführt werden, treten dieselben erst am 1. Juni d. Js. in Kraft. — Näheres ist in den Verbands-Güterexpeditionen zu erfahren, woselbst auch die Nachträge zu haben sind.

Erfurt, den 31. März 1884. (969)

Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. Vom 8. April 1884 n. St. ab werden für Transporte von Hanf, Hanfheede und Hanfgarn (sogenanntes Seilergarn) in der Richtung von Russland nach Deutschland die für die nachstehenden Relationen durch den 7. Nachtrag zum Deutsch-Russischen Verband-Güter-Tarif zum Ausnahme-Tarif II (Tarif-Tabelle VI) eingeführten Frachtsätze ermässigt.

Die ermässigten Frachtsätze betragen pro 10000 kg (610 Pud)

	nach Königsberg i/Pr.	nach Memel
von Karatschew .	160,55 Rbl.	167,10 Rbl.
„ Brjänsk . .	153,55 „	160,10 „
„ Roslawl . .	133,55 „	140,10 „
„ Potschinok .	124,55 „	131,10 „
„ Rudnja . .	107,55 „	114,10 „

Die Aufladegebühr bleibt unverändert.

Bromberg, den 9. April 1884.

Königliche Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung. (970 J)

Russisch-Böhmischer Flachs-Verkehr. Mit Giltigkeit vom 20. April 1884 neuen Stils tritt der I. Nachtrag zu dem vom 13. April 1884 n. St. giltigen Russisch-Böhmischen Flachs-Tarif in Kraft.

Durch denselben werden Frachtermässigungen ab Schnittpunkt östlich für die Sommerperiode vom 13. April bis incl. 12. November n. St. jedes Jahres für Flachssendungen im Verkehr von den Stationen der Riga-Dünaburger, Orel-Witebsker, Orel-Graesi-, Graesi-Zarizyner, Libau-Romnyer und Mitauer Eisenbahn eingeführt.

Ausserdem werden die bisherigen Frachtsätze ab Schnittpunkt östlich für den Verkehr der Stationen Rybinsk und Wolga der Rybinsk-Bologoje-Eisenbahn aufgehoben und gleichzeitig durch billigere Frachtsätze ersetzt, welche letztere sowie die Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Beschetzk und Ssawelino der genannten Bahn nur für Wagenladungen von 10000 kg (610 Pud) gelten.

Exemplare des qu. I. Tarif-Nachtrages können von den Verbandstationen bezogen werden.

Bromberg, den 13. April 1884. (971 J)

Königliche Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 20. April cr. gelangt:

1. unter der Bezeichnung **„Galizisch-Belgischer Getreideverkehr“** ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlproducten aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz u. Oelsaaten bei Aufgabe in Quantitäten von 10000 kg zwischen Stationen der Galizischen Eisenbahnen einerseits und solchen der Belgischen Bahnen andererseits nebst gleichartigen Ausnahmefrachtsätzen für Getreide Russischer Provenienz ab Brody transit und Podwoloczyska transit nach Belgischen Stationen;
2. unter der Bezeichnung **„Galizisch-Belgischer Holzverkehr“** ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz roh und roh bearbeitet in Mengen von 10000 kg zwischen Stationen der Galizischen Bahnen einerseits und solchen der Belgischen Bahnen andererseits

zur Einführung.

Die Tarife sind sowohl auf den Verbandsstationen wie auch bei der unterzeichneten Verwaltung käuflich zu haben.

Der Verkaufspreis beträgt 0,65 ℳ für den Getreidetarif und 0,55 ℳ für den Holztarif.

Köln, den 15. April 1884. (972)

Namens der betheiligten Deutschen Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische).

Ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 25. April cr. gelangt zu dem ab 1. August 1882 giltigen Tarife für den directen Eil- und Frachtgüterverkehr zwischen Stationen der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Mähr.-Schles. Nordbahn einerseits und

1. Wien Staatsbahnhof, Wien Südbahnhof resp. Matzleinsdorf, Wien Aspangbahnhof, Wien Hauptzollamt,
2. Wien Kaiserin Elisabethbahnhof,
3. Nussdorf transit,
4. Lagerhaus der Stadt Wien

andererseits

via Wien Nordbahnhof-Wiener Verbindungsbahn resp. Wien Nordbahnhof-Donauuferbahn ein Nachtrag II zur Einführung, welcher directe Frachtsätze für mineralische Kohlen und Coaks im Verkehre nach den vorstehend genannten Bahnhöfen, ferner Bestimmungen über die Instradirung von Gütertransporten in der Relation:

Wien Nordbahnhof-Kaiserin Elisabethbahnhof enthält.

Wien, am 1. April 1884. (973)

Königl. Ung. Staatsbahnen. Zu dem am 1. September 1881 auf der Arad-Temesvarer Bahn in Wirksamkeit getretenen **Localtarife** (Theil II) tritt am 15. April l. J. der Nachtrag I in Kraft, welcher den Ausnahmetarif I für den Transport von lebenden Gross-Hornvieh, ferner von Eseln, Borstenvieh, Ziegen, Schafen und sonstigem Kleinvieh in Wagenladungen enthält.

Budapest, am 31. März 1884. (974)

Die Direction.

Südwestrussisch-Oesterr. Getreideverkehr. Es wird hiermit verlautbart, dass vom 20. April l. J. ab im Specialtarif für

Getreide etc. von den Stationen der Russ. Südwestbahnen nach Podwoloczyska und Brody, giltig vom 25. März a. St./6. April n. St. 1883, der Frachtsatz

von Kiew trans. (für Dniepr-Flussgüter) nach Brody
von 68,70 auf 53,38 Kop. pro 100 kg ermässigt,

dagegen der Frachtsatz

von Wradiewka nach Podwoloczyska
von 72,95 auf 82,96 Kop. pro 100 kg erhöht wird.

Wien, den 7. April 1884. (975)
Die Generaldirection der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. 14 Tage nach erfolgter Publication im „Centralblatte" finden unter den daselbst angegebenen Bedingungen nachstehende Frachtsätze im Reclamationswege Anwendung:

Für Roheisen bei Zahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen:

Nach Zditz
von Laube-Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz . . . . . . 0,63 *M.*
plus Schleppbahngebühr . 0,05 „
von Dresden-Elbkai . . . . 0,87 „
pro 100 kg

Wien, am 11. April 1884. (976)
Die Betriebs-Direction.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. 14 Tage nach erfolgter Publication im „Centralblatt" finden unter den daselbst angeführten Bedingungen nachstehende Frachtsätze im Reclamationswege Anwendung und zwar

Für Mineralwasser bei Zahlung für mindestens 10 000 kg pro Wagen mit der Bestimmung für Hamburg:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz
von
a) Budapest Oe. U. St. E. G. und Budapest Donauufer-Frachtbahnhof . . . . 2,37 *M.*
b) Budapest-Kelenföld . . . . 2,47 „
a) und b) plus Schleppbahngebühr . . . . 0,05 „

Nach Dresden-Elbkai
a) . . . . 2,76 *M.*
b) . . . . 2,86 „
pro 100 kg.

Wien, am 2. April 1884. (977)
Betriebs-Direction.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Für Getreide wird bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen folgender Frachtsatz im Reclamationswege gewährt: Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Königinhof 1,26 *M.* pro 100 kg exclusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9½ ₰ pro 100 kg beträgt. Dieser Frachtsatz tritt 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatte" bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1884 unter den in demselben angeführten Bedingungen in Kraft.

Wien, am 7. April 1884. (978)

K. K. priv. Böhmische Westbahn. Einführung eines Nachtrages I zum „Transit-Tarife". Zu dem — laut unserer Bekanntmachung vom 30. September 1883 — mit 15. October v. J. in Wirksamkeit gesetzten „Prager Transit-Tarife" tritt mit 1. Mai a. c. der Nachtrag I in Kraft, mittelst welchem Stationen der Böhm. Nordbahn und Stationen der Peček-Zasmuker Localbahn der Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in diesen Tarif neu einbezogen werden.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den betheiligten Verwaltungen kostenfrei bezogen werden.

Prag, am 12. April 1884. (979)
Die Betriebs-Direction der K. K. priv. Böhmischen Westbahn, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

II. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 15. April cr. tritt der Nachtrag I zum Tarife vom 1. März 1883 für den directen **Personen- und Gepäckverkehr** zwischen Podwoloczyska, Brody, Lemberg und Tarnow einerseits und Aachen T., Bleyberg, Dalheim, Bremen, Hamburg und Stettin andererseits in Kraft.

Durch diesen Nachtrag werden unter Aufhebung des Tarifes für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen Krakau und Aachen T. vom 1. September 1879 anderweite Fahrpreise und Gepäck-Ueberfrachtsätze für diesen Verkehr bei Beförderung in III. Wagenclasse sowohl bei Einzelfahrten als auch für Gesellschaftsfahrten bei Theilnahme von 30 Personen und darüber zu einem Zuge eingeführt.

Das Nähere hierüber werden die betheiligten Stationen auf Befragen bekannt geben.

Breslau, den 7. April 1884. (980)
Königliche Eisenbahn-Direction, zugleich im Namen der mitbetheiligten Verwaltungen.

Die am 1. Juli 1878 eingerichtete directe **Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Hamburg (Klosterthor und Dammthor), Altona, Flensburg und Kiel einerseits und Christiansand in Norwegen** via Frederikshavn in Jütland **andererseits,** sowie die directe Beförderung von Gütern zwischen Altona und Ottensen einerseits und Christiansand andererseits wird in diesem Jahre durch das der Stavangerschen Dampfschiffs-Gesellschaft gehörige Dampfschiff
„Kong Olaf"
vermittelt.

Das Dampfschiff fährt bis auf Weiteres
von Frederikshavn
jeden Dienstag, Donnerstag und Sonnabend, Mittags 1 Uhr, nach Ankunft des Zuges No. 13 der Dänischen Staatsbahn,
von Christiansand
jeden Sonntag, Mittwoch und Freitag, Abends 9 Uhr mit Anschluss an den am nächsten Tage von Frederikshavn abgehenden Zuge 30.

Ueber die Höhe der Passagepreise resp. Tarifsätze enthalten die vom 1. Juli 1878 ab gültigen Nachträge IV und VIII zu den Tarifen für den Deutsch-Schwedisch-Norwegischen Verkehr via Frederikshavn das Nähere, auch können Exemplare dieser Nachträge bei unserer Betriebscontrole hier unentgeltlich abgefordert werden, jedoch wird bemerkt, dass im Jahre 1880 der Eilgut-Frachtsatz Altona/Ottensen-Christiansand von 910 ₰ (808 Oere) auf 995 ₰ (883 Oere) erhöht ist.

Ueber die Beförderung von frischen Fischen zwischen Christiansand und Flensburg, Altona und Ottensen giebt der Nachtrag XIX zum Deutsch-Schwedisch-Norwegischen Gütertarif Aufschluss.

Die Touren des Schiffes stehen in directer Verbindung mit den Touren der zwischen Christiansand und Christiania regelmässig coursirenden Dampfschiffe und können Güter nach den Norwegischen Küstenorten: Lillesand, Grünstadt, Arendal, Borven, Lungör, Risór, Kragers, Langesund, Frederiksvarn, Laurvig, Valló, Horten, Dróbak, Christiania und Trondbjem mit direct lautenden Frachtbriefen zur Beförderung über Christiansand angenommen werden.

Die Umexpedition wird ohne Kostenberechnung daselbst übernommen.

Altona, den 15. April 1884. (981)
Königliche Eisenbahn-Direction.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. — K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Am 20. Mai 1884 tritt der Nachtrag I zu den reglementarischen Bestimmungen und allgemeinen Tarifen für den **Personen- und Gepäck-Transport,** dann für die mit diesen Transporten im Zusammenhange stehende Beförderung von Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Februar 1883 in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Neue Fassung der Minimalgebühr für Separat-Personenzüge.
2. Behandlung des Reisegepäcks bei gemischten Zügen.
3. Neue Gebührenberechnungs-Tabelle für Tourbillets bei gemischten Zügen.
4. Ermässigte Preise für Tourbillets.
5. Preise der auf den gesellschaftlichen Linien zur Ausgabe gelangenden Tour- und Retourbillets.
6. Ergänzungen der Kilometerzeiger.

Hierdurch werden die auf Seite 44—49 des Haupttarifes enthaltenen Fahrpreise bei den gemischten Zügen einschliesslich der IV. Classe, welch letztere gleichzeitig ausser Verkehr gesetzt wird, aufgehoben.

Ferner treten die auf Seite 50 und 51 enthaltenen Bestimmungen, sowie die Gebührenberechnungs-Tabellen für Tour- und Retourbillets auf Seite 54 und 55 ausser Wirksamkeit.

Wien, am 8. April 1884. (982)
Die Central-Verwaltung.

III. General-Versammlungen.

Auf Grund der §§ 26 und 27 unseres Statuts berufen wir auf
Freitag, den 9. Mai d. J.
Morgens 11 Uhr
in das Directionsgebäude unserer Gesellschaft zu Braunschweig die
14. ordentliche Generalversammlung,
zu welcher sich die Herren Actionäre in Gemässheit des § 32 genannten Statuts bis zum 6. Mai cr. bei unserer Hauptcasse legitimiren wollen.

Tagesordnung.

1. Berathung und Beschlussnahme über die im § 27 des Statuts No. 1—3 bezeichneten Gegenstände
2. Wahl für die statutenmässig ausscheidenden 6 Mitglieder des Aufsichtsraths (§ 27 No. 4 in Verbindung mit § 45).

Braunschweig, den 8. April 1884 (983)
Der Aufsichtsrath der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft.
F. W. Schöttler,
Vorsitzender.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. Der gefertigte Verwaltungsrath giebt sich die Ehre, die Actionäre der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft zu der
Mittwoch, den 30. April 1884,
um 10 Uhr Vormittags,
im Saale des Ingenieur- und Architekten-Vereines in Wien (Eschenbachgasse 9) stattfindenden
XXIII. (ordentlichen) Generalversammlung
einzuladen.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Gestionsbericht des Verwaltungsrathes.
2. Bericht über den Betrieb der Oesterreichischen und Rumänischen Linien im Jahre 1883.
3. Bericht des Revisionsausschusses über

die Betriebsrechnungen und den Rechnungsabschluss pro 1883.
4. Antrag des Verwaltungsrathes über die Verwendung des Reinerträgnisses.
5. Wahl des Revisionsausschusses.
6. Antrag des Verwaltungsrathes wegen Erwerbung der Concession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Lemberg über Rawa ruska an die Russische Grenze bei Nelreba (Tomaszow).
7. Antrag des Verwaltungsrathes wegen Betheiligung der Gesellschaft an der Capitalsbeschaffung und Uebernahme des Betriebes von an die Hauptbahn anschliessenden Localbahnen.
8. Erneuerung des Verwaltungsrathes.

Jene Herren Actionäre, welche der Generalversammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecht nach Massgabe der Statuten ausüben wollen, haben ihre Actien bis längstens 22. April 1884 bei der Centralcassa der Gesellschaft (I. Elisabethstrasse 9) in Wien, oder
bei der Anglo-Oesterreichischen Bank in Wien,
bei der Sammlungscassa der Gesellschaft in Lemberg,
bei der Galiz. Actien-Hypothekenbank in Lemberg, eventuell
bei deren Filialen in Krakau, Czernowitz und Tarnopol,
bei der Anglo-Austrian-Bank in London, oder
bei der Banque National de Roumanie in Bucarest

mittelst doppelt auszufertigender Consignationen (wozu Blanquette bei den genannten Cassen unentgeltlich verabfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung hierüber die Legitimationskarten zur Generalversammlung.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden.

Wien, am 30. März 1884. (984)

Der Verwaltungsrath.

IV. Submissionen.

Eisenbahn-Directionsbezirk Köln (rechtsrhein.). Submission. Die Lieferung des Bedarfs an mineralischem Schmieröl pro 1884/85 (380 000 kg) soll vergeben werden. Das Submissionsverzeichniss und die Bedingungen liegen im Materialien-Bureau, Johannisstrasse 65 hierselbst, zur Einsicht aus und können von demselben auch gegen frankirte Einsendung von 50 ₰ portofrei bezogen werden.

Frankirte, verschlossene und mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von mineralischem Schmieröl" versehene Offerten sind bei der bezeichneten Dienststelle bis zum 23. April d. J. Abends einzureichen.

Die Eröffnung der Offerten findet am folgenden Tage, Vormittags 10 Uhr, im Materialien-Bureau statt.

Köln, den 7. April 1884. (985)

Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische).

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 32. Zeitung des Vereins 1884.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
[illegible]
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.
Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.
Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck & Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 23. April 1884.

Haftpflicht bei Concurrenz verschiedener Betriebsunternehmer.

Die Gleise der Berlin-Hamburger Bahn laufen zwischen Berlin und Spandau auf einer längeren Strecke mit dem Gleise der ehemaligen Magdeburg-Halberstädter (Berlin-Lehrter) Bahn in demselben Niveau parallel neben einander. In der Nacht vom 11/12. Februar 1881 wurde der Streckenarbeiter M., welcher, im Dienste der Berlin-Hamburger Bahn stehend, die Berlin-Hamburger Strecke an dieser Stelle dienstlich zu begehen hatte, auf dem Berlin-Lehrter Gleise durch einen Berlin-Lehrter Zug überfahren und hierdurch getödtet. Ueber den Hergang selbst hat etwas Näheres nicht ermittelt werden können.

Die hinterbliebene Wittwe des M. war der Ansicht, dass als „Betriebsunternehmer", welcher nach § 1 des Haftpflichtgesetzes die Entschädigung zu leisten habe, nicht nur Berlin-Lehrte, sondern auch Berlin-Hamburg anzusehen sei. Berlin-Hamburg dagegen erachtete lediglich die Berlin-Lehrter Verwaltung, diese aber lediglich die Berlin-Hamburger Verwaltung für haftpflichtig.

Auf die Klage der Wittwe hat das Königliche Kammergericht in der Berufungsinstanz unterm 26. Januar 1883 dahin erkannt, dass b e i d e Verwaltungen solidarisch zur Leistung der Entschädigung verpflichtet seien. Nach § 1 des Reichshaftpflicht-Gesetzes vom 7. Juni 1871, so wird ausgeführt, haftet der Betriebsunternehmer, wenn beim Betriebe einer Eisenbahn ein Mensch getödtet oder körperlich verletzt wird, für den dadurch entstandenen Schaden. Die Voraussetzung der Haftpflicht ist der Umstand, dass der Eisenbahnbetrieb die Ursache der Verletzung ist. Es ist hierfür nicht erforderlich, dass der Eisenbahnbetrieb die unmittelbare Veranlassung der Verletzung ist; vielmehr genügt es, dass die Ursache, welche den schädlichen Erfolg bewirkte, vom Eisenbahnbetriebe ausging, wenn auch der Erfolg ausserhalb des Eisenbahnterrains eintrat.

Im vorliegenden Falle ist der Getödtete, wie nicht streitig, durch einen Zug der Berlin-Lehrter Bahn überfahren. Der Betrieb dieser Bahn ist also die unmittelbarste Ursache des Todes gewesen. Der Betriebsunternehmer dieser Bahn ist deshalb haftpflichtig.

Es ist aber auch anzunehmen, dass der Betrieb der Berlin-Hamburger Bahn den Tod des M. herbeigeführt habe.

Derselbe befand sich in der Ausübung seiner Obliegenheiten als Wärter dieser Bahn auf dem Bahnkörper derselben; und zwar musste er nach der Angabe des Bahnmeisters L. auf der Strecke auf und ab patrouilliren. Wie die Berlin-Hamburger Verwaltung zugiebt, haben sich an der Unglücksstelle oder in unmittelbarer Nähe derselben zwei ihrer Züge gekreuzt. Dieser Umstand hat den M. genöthigt, entweder nach der Böschung oder nach dem Lehrter Bahnkörper zu auszuweichen. Er hat das Letztere gethan, und ist dabei von dem Lehrter Zuge getödtet worden. Da der Betrieb der Berlin-Hamburger Bahn, welchen M. mit unterstützte, sonach auch die Todesursache desselben war, so ist die Berlin-Hamburger Verwaltung als Betriebsunternehmer haftpflichtig.

Hiernach ist der gleichzeitige Betrieb beider Bahnen in seiner Gefahr bringenden Zusammenwirkung als die Ursache des Unglücksfalles anzusehen. Während der Betrieb der Hamburger Bahn die mittelbare Ursache war, war der der Lehrter Bahn die unmittelbare. Beide Betriebsunternehmer haften deshalb dem Beschädigten resp. Entschädigungsberechtigten ohne Rücksicht darauf, welcher von ihnen den Unfall verschuldet hat, für den gesammten zu ersetzenden Schaden solidarisch. Die Frage nach dem Verschulden des Einen oder Anderen ist dem Beschädigten gegenüber unwesentlich, weil sie blos auf die andere Frage von Einfluss ist, ob etwa der eine Unternehmer dem anderen regresspflichtig ist.

Die gegen dieses Erkenntniss von beiden Verwaltungen eingelegte R e v i s i o n ist durch Urtel des Reichsgerichts vom 26. September 1883 zurückgewiesen worden. Der Berufungsrichter, so wird dort ausgeführt, stellt thatsächlich fest, dass der Eisenbahnbetrieb der Berlin-Lehrter Bahn, bei welchem der klägerische Ehemann überfahren wurde, die unmittelbare, derjenige der Berlin-Hamburger Bahn, in deren Dienste er damals thätig war, die mittelbare Ursache seines Todes gewesen und dass dieser darnach durch den gefahrbringenden Zusammenhang des gleichzeitigen Betriebes beider herbeigeführt worden ist. Hierdurch sind die Voraussetzungen der Haftpflicht in Gemässheit des Gesetzes vom 7. Juni 1871 gegen jede der beiden Verwaltungen gegeben. Insbesondere bezeichnet die B e r l i n - H a m b u r g e r B a h n mit Unrecht die gedachte Vorschrift als verletzt, weil der Umstand, dass der Verunglückte sich bei der fraglichen Gelegenheit in ihrem Dienste befand, zur Begründung ihrer Haftpflicht nicht ausreichend sei. Denn auch der erforderliche ursachliche Zusammenhang des Eisenbahnbetriebes dieser Verwaltung mit dem Unfalle ist von dem Berufungsrichter genügend festgestellt,

da dieser sich daraus ergiebt, dass nach seinen Ausführungen das Kreuzen zweier Züge der Berlin-Hamburger Bahn den klägerischen Ehemann zum Ausweichen nöthigte, hierdurch aber eben der Unfall unmittelbar herbeigeführt wurde. — Ebensowenig ist die Rüge der Berlin-Lehrter Verwaltung gerechtfertigt, dass die Annahme ihrer Haftpflicht mit derjenigen der Mitbeklagten unvereinbar sei. Vielmehr folgt aus der Feststellung, dass die Ursache des Unfalls in dem gleichzeitigen Betriebe, also in dem nachtheiligen Zusammenwirken beider Betriebsverwaltungen zu finden ist, für jede derselben die volle gesetzliche Haftpflicht, welche in deren solidarischer Verurtheilung ihren zutreffenden Ausdruck gefunden hat. (Vergl. die Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts Band 21 Seite 362 ff., Band 23 Seite 1 ff.)

Aus dem Deutschen Reich.

Das Gesetz, betr. die weitere Herstellung von Bahnen untergeordneter Bedeutung u. s. w. für Rechnung des Preussischen Staates,

datirend vom 4. April, ist im „Preuss. Staats-Anz.“ vom 12. d. M. und im „Eisenb.-Verordn.-Bl.“ vom 18. d. M. No. 11 publicirt worden. Das Gesetz stimmt, abgesehen von der Position I 12, wonach (gemäss übereinstimmenden Beschlusses beider Häuser des Landtags siehe No. 26 S. 350) für die Linie Naumburg-Artern die erhöhte Summe von 4 893 000 ℳ verwendet werden darf, wörtlich überein mit dem von uns in No. 7 S. 86 mitgetheilten Gesetzentwurf.

Zur Organisation der Preussischen Staatsbahnen.

Der „Kgl. Preuss. Staatsanzeiger“ vom 19. d. M. publicirt einen Allerhöchsten Erlass vom 9. April 1884, betreffend den Bau und demnächstigen Betrieb der durch das Gesetz vom 4. April 1884 zur Ausführung genehmigten Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung für Rechnung des Staates, wonach die Leitung des Baues und auch des Betriebes derselben, und zwar:

1. der Bahnen:
   a) von Labiau nach Tilsit,
   b) von Allenstein über Soldau nach Illowo,
   c) von Jablonowo nach Soldau,
   d) von Simonsdorf oder Marienburg nach Tiegenhof,
   e) von Posen nach Wreschen,
   der Königlichen Eisenbahndirection zu Bromberg,
2. der Bahnen:
   a) von Lissa nach Jarotschin,
   b) von Lissa nach Ostrowo,
   der Königlichen Eisenbahndirection zu Breslau,
3. der Bahn von Bentschen nach Wollstein,
   der Königlichen Eisenbahndirection zu Berlin,
4. der Bahnen:
   a) von Bitterfeld nach Stumsdorf,
   b) von Merseburg nach Mücheln,
   c) von Naumburg an der Saale nach Artern,
   der Königlichen Eisenbahndirection zu Erfurt,
5. der Bahn von Cönnern über Bernburg und Nienburg an der Saale nach Calbe an der Saale,
   der Königlichen Eisenbahndirection zu Magdeburg,
6. der Bahnen:
   a) von Dahlerau nach Langerfeld (Rittershausen) bzw. Oberbarmen,
   b) von Bochum nach Wanne,
   der Königlichen Eisenbahndirection zu Elberfeld,
7. der Bahn von Ründeroth nach Derschlag,
   der Königlichen Eisenbahndirection (rechtsrheinischen) zu Köln,
8. der Bahnen:
   a) von St. Vith oder einem anderen geeigneten Punkte der Linie Prüm - St. Vith - Montjoie - Rothe Erde (Aachen) bis zur Landesgrenze in der Richtung auf Ulflingen,
   b) von Bretzenheim nach Simmern,
   c) von Trier nach Hermeskeil,
   der Königlichen Eisenbahndirection (linksrheinischen) zu Köln

übertragen wird.

Durch Verfügung des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 13. April cr., betreffend Uebertragung des Baues und demnächstigen Betriebes mehrerer neuen Eisenbahnlinien an die einzelnen Betriebsämter, ist die Leitung des Betriebes:

1. der noch im Bau befindlichen Eisenbahn von Dürrgoy über Klettendorf und Koberwitz nach Zobten mit Abzweigung nach Ströbel in Abänderung der in dem Erlass vom 30. October 1882 getroffenen Bestimmung nach erfolgter Betriebseröffnung dem von der Königlichen Eisenbahndirection zu Breslau ressortirenden Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte (Breslau-Cosel) zu Breslau,
2. der bereits dem Betriebe übergebenen Eisenbahn von Creuzthal nach Hilchenbach dem von der Königlichen Eisenbahndirection zu Elberfeld ressortirenden Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Altena,

innerhalb der den Königlichen Eisenbahn-Betriebsämtern durch die Allerhöchst unter dem 24. November 1879 genehmigte Organisation der Staatseisenbahnverwaltung zugewiesenen Ressortbefugnisse übertragen worden.

Weiter ist die Leitung des Baues und demnächstigen Betriebes der nachstehend in Spalte 1 aufgeführten Eisenbahnen den in Spalte 2 bezeichneten Betriebsämtern der in Spalte 3 angegebenen Directionsbezirke überwiesen worden:

1 Bezeichnung der Bahn	2 Bauleitendes Betriebsamt	3 Eisenbahn-Directions-bezirk
Bentschen-Meseritz Bentschen-Wollstein	Guben	Berlin
Trachenberg-Herrnstadt Bojanowo-Guhrau Czempin-Schrimm Lissa-Jarotschin Lissa-Ostrowo	Glogau	Breslau
Orzesche-Gleiwitz	Ratibor	
Quedlinburg-Suderode-Ballenstedt	Halberstadt	
Cönnern-Bernburg-Nienburg a. S.-Calbe a. S.	Magdeburg (Magdeburg-Halberstadt)	Magdeburg
Bitterfeld-Stumsdorf Merseburg-Mücheln	Dessau Weissenfels	Erfurt
Ründeroth-Derschlag	Köln	Köln (rechtsrheinischer)
Wengerohr-Wittlich	Trier	Köln (linksrheinischer)

Preussische Staatsbahn - Theilstrecke Jatznick - Torgelow eröffnet.

Am 20. d. Mts. ist im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection Berlin die 6,57 km lange Bahnstrecke Jatznick-Torgelow (bei Jatznick anschliessend an die Linie Pasewalk - Stralsund) mit Station Torgelow für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr eröffnet worden.

Creuzburg-Lublinitz-Tarnowitz.

Die Theilstrecke Tarnowitz-Stahlhammer vorgenannter Bahnlinie wird heute, am 22., für den Güterverkehr eröffnet.

Eisenbahnunfälle im Februar d. J.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Februar d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichnen: 4 Entgleisungen und 3 Zusammenstösse auf freier Bahn, 16 Entgleisungen und 11 Zusammenstösse in Stationen und 121 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Betriebsereignisse, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind).

Bei diesen Unfällen sind im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden 122 Personen verunglückt, sowie 18 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 53 unerheblich beschädigt. Es wurden von den 14 205 602 überhaupt beförderten Reisenden 2 verletzt, und zwar entfällt je eine Verletzung auf die Badischen Staatsbahnen und auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirection Hannover; von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 21 getödtet und 51 verletzt und bei Nebenbeschäftigungen 16 verletzt; von Steuer- etc. Beamten 1 verletzt; von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 9 getödtet und 7 verletzt, sowie bei Selbstmordversuchen 14 Personen getödtet und 1 verletzt.

Die Verstaatlichungsvorlage im Abgeordnetenhause.

Die erste Berathung des Gesetzentwurfs, betr. den weiteren Erwerb von Eisenbahnen für den Staat fand heute, am 22. d. M., im Abgeordnetenhause statt. Es handelt sich bekanntlich um den Erwerb der Berlin-Hamburger Bahn, der Bremischen Bahnen, der Tilsit-Insterburger Bahn und der Oels-Gnesener Bahn. Abg. von Strombeck kündigte für die zweite Berathung einen Antrag an, durch welchen er die Kündigung und Convertirung der Obligationen der verstaatlichten Bahnen dem Ermessen der Regierung entziehen und einem Gesetze vorbehalten wollte.

Die Abgg. von Wedell-Malchow und Dr. Hammacher erklärten sich aus finanztechnischen Gründen gegen diesen Antrag, der unter Umständen dazu führen könnte, dass ein günstiger Moment verpasst werde. Das Gesetz wurde an die Eisenbahncommission verwiesen. Der zu diesen Eisenbahnvorlagen gehörige Nachtragsetat wurde auf Antrag des Abg. Dr. Hammacher an die Budgetcommission verwiesen. Der Bericht über die Bauausführungen und Beschaffungen der Eisenbahnverwaltung während des Zeitraumes vom 1. October 1882 bis dahin 1883 wurde durch Kenntnissnahme für erledigt erklärt.

Bahnproject Itzehoe-Lübeck.

In Neumünster hat sich ein Comité gebildet, welches den Bau der Linie Itzehoe - Kellinghusen - Wrist - Bramstedt - Segeberg-Lübeck anstrebt.

Gnoyen-Teterower Eisenbahngesellschaft.

Die Firma vorstehender Gesellschaft, deren Actiencapital 830 000 ℳ beträgt, ist unterm 15. April in das Handelsregister Teterow eingetragen worden. Director der Gesellschaft ist einstweilen der Bürgermeister Dr. von Pentz. Die Bahn soll von Gnoyen über Wüstenfelde nach Teterow (Station der Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn) als Secundärbahn gebaut werden. Das Capital besteht in 1 660 Stück Actien à 500 ℳ, also aus 830 000 ℳ.

Zahnradbahn Stuttgart-Degerloch.

Die seit längerer Zeit schon projectirte Zahnradbahn (System Riggenbach) von Stuttgart nach dem benachbarten Degerloch wird, wie man aus Stuttgart der „Frankf. Ztg." berichtet, nachdem die diesbezüglichen Verhandlungen ihren Abschluss nahezu erreicht haben, jetzt in Angriff genommen werden. Es wird dies die dritte in Deutschland sein. Die Zahnstangen, Weichen u. s. f. wie die Locomotiven und Wagen werden von der Maschinenfabrik Esslingen hergestellt, welche dieselben Lieferungen auch für die Drachenfels- und die Niederwaldbahn ausgeführt hat. Bei einer Länge von 1 900 m wird sie eine Steigung von ca. 200 m erhalten, die Maximalsteigung beträgt 17,2 pCt.; bei dem starken Personen- wie Güterverkehr, der zwischen Stuttgart und Degerloch sowie den weiter entfernt gelegenen Orten der Filderebene besteht, hofft man, zumal nach Weiterführung der Bahn, auf eine wenigstens mässige Rentabilität. Die Eröffnung des Betriebes der Bahn Stuttgart-Degerloch soll angeblich nach derselben Quelle bereits Ende Juli d. J. stattfinden.

Frankfurter Lagerhäuser.

Die Frankfurter Handelskammer hat an diejenigen Bankhäuser, sowie Handels- und Gewerbetreibende, welche sich seither durch Mittheilungen und sonstige Beiträge für die Errichtung der Lagerhäuser interessirt haben, ein Circular gerichtet, worin die Interessenten zur thatkräftigen Förderung dieser Angelegenheit aufgefordert werden. Die Handelskammer hält es zunächst für erforderlich, dass die einschlägigen Fragen (Gründung einer Gesellschaft, Capitalbeschaffung etc.) in einem kleineren Kreise erörtert werden und ladet zu diesem Zweck zu einer Besprechung ein.

Aus dem Bayerischen Eisenbahnrathe.

Unter dem Vorsitz des Herrn Generaldirectors v. Hocheder hielt der Bayerische Eisenbahnrath am 7. April in München die letzte Sitzung der ersten dreijährigen Periode ab. Von der Königlichen Generaldirection der Bayerischen Verkehrsanstalten nahmen als Referenten die Herren Betriebsdirector Ritter v. Schamberger und Generaldirectionsrath Böhm Theil.

Wir theilen aus den Verhandlungen des Eisenbahnrathes Folgendes von allgemeinerem Interesse mit:

Die Tarifirung von Spiritus und Sprit nach der allgemeinen Wagenclasse, wie sie z. Z. besteht, wird allgemein als angemessen und der Antrag auf Versetzung nach Specialtarif I, welcher seitens des Preussichen Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten der Deutschen Tarifcommission übermittelt worden ist, den Interessen der Bayerischen Spiritusindustrie nicht förderlich erachtet.

Die Verhandlungen mit der Arlbergroute haben bisher zu einem Resultat nicht geführt und werden demnächst wieder aufgenommen.

Die Gültigkeit der Retourbillete im internen Verkehr Bayerns wird auf die Dauer von 3 Tagen ausgedehnt, wobei Sonn- und Feiertage ausser Berechnung bleiben.

Die Sommerfahrordnung pro 1884, deren Entwurf nebst einer Frequenzübersicht der Sommerfahrordnung 1883 in graphischer Darstellung dem Eisenbahnrathe vorgelegt wurde, gab zu den verschiedenen Wünschen, welche theils in Berücksichtigung gezogen, theils abgelehnt worden, Anlass. Auf einzelnen Strecken soll der Versuch gemacht werden, den Schnellzügen einen Wagen III. Classe beizugeben.

Der Antrag, Düngerkalk und Sägemehl, diese geringwerthigen, als Streumittel zur Verwendung kommenden Artikel, gleich Torfstreu zum Satze von 2 ₰ pro Tonnenkilometer mit 30 ₰ pro Tonne Expeditionsgebühr zu verfrachten, wurde vom Eisenbahnrath begutachtet und dessen Berücksichtigung von der Königlichen Generaldirection zugesagt. — Der von Herrn Baron v. Welser angeregten Neuanschaffung von Wagen grösseren Inhalts für den Transport voluminöser landwirthschaftlicher Artikel tritt Herr Commerzienrath Weidert mit Hinweis auf den, allen billigen Anforderungen entsprechenden Wagenpark entgegen und wird hierbei durch Herrn Baron v. Soden unterstützt, obgleich letzterer sich nicht verhehlt, dass die allseits freudig begrüsste Ermässigung der Transportgebühren für Torfstreu aus Mangel entsprechender Wagen an den betreffenden Stationen der Landwirthschaft die erhofften Vortheile nicht gebracht habe.

Hopfensendungen nach Italien werden nach den Bestimmungen des Deutsch-Italienischen Tarifs vom 1. October 1880 als sperrig behandelt, wenn dieselben pro Cubikmeter nicht mindestens 180 kg wiegen. Herr Merck beantragt für den Verkehr mit Italien die im Deutschen Gütertarif geltende Bestimmung, wonach Hopfen günstiger gestellt ist, zu erwirken, kann aber eine Zusicherung desfalls nicht erlangen, weil Italienischerseits hierauf nicht eingegangen werde. — In Zukunft dürfte Hopfen bis zur Grenze wohl nach dem Deutschen Tarif, auf Italienischer Seite aber nach Italienischen Tarifvorschriften behandelt werden.

Tarifirung von Thonerde. Der Artikel wird, wenn lose oder in Säcken verpackt, nach Specialtarif III verfrachtet und will Herr Merck die gleiche Tarifirung auch bei Verladungen in Fässern herbeigeführt sehen. Die Königliche Generaldirection kann einen Erfolg für den Antrag nicht versprechen, will aber die Verfrachtung von Thonerde, wenn zum Export bestimmt, auch in Fässern verpackt nach Specialtarif III befürworten.

Tafelbutter soll nach Antrag des Herrn Baron v. Cetto zum Frachtgutsatze mit Personen- und Eilgüterzügen Beförderung finden, welchem Verlangen die Königliche Generaldirection sich bereit erklärt, soweit es an ihr liegt, zu entsprechen und im Verkehr mit den betheiligten Bahnverwaltungen zu erstreben.

Die Benutzung von Güterzügen seitens der zum Geschwornendienst einberufenen Personen, wie Herr Baron v. Cetto beantragt, kann nach Erklärung der Königlichen Generaldirection ermöglicht werden, nur nicht ab München.

Eine von Herrn Baron v. Cetto ausserhalb der Tagesordnung gestellte Anfrage nach den Aussichten für Einführung einer ermässigten 2. Stückgutclasse beantwortet Herr Generaldirectionsrath Böhm dahin, dass die Beschlüsse der Tarifcommission seit Jahren gefasst seien, die Vorlage an die Generalconferenz seitens des Königlich Preussischen Herrn Arbeitsministers aber noch zu erfolgen habe. Herr Commerzienrath Weidert verweist auf die in der Sitzung des Preussischen Herrenhauses vom 21. März d. J. abgegebenen Erklärungen des Herrn Ministers Maybach, aus welchen erhelle, dass die Verwirklichung der bereits im November 1879 gefassten Beschlüsse der Tarifcommission kaum mehr erhofft werden dürfte.

Nach erledigter Tagesordnung dankte Herr Baron v. Cetto der Königlichen Generaldirection für ihr, in der abgelaufenen ersten Wahlperiode dem Eisenbahnrathe bethätigtes Entgegenkommen und gedachte mit warmen Worten des verstorbenen Mitgliedes des Eisenbahnrathes, Herrn Staatsrathes v. Schlör, dessen grosse Kenntnisse im Eisenbahnwesen und unermüdliche Thätigkeit er hervorhob.

Gesetzentwurf, betreffend die Herstellung von Localbahnen in Bayern.

Dieser Gesetzentwurf (siehe No. 1 S. 3, No. 22 S. 299, No. 23 S. 313 d. Ztg.), wurde von der Kammer der Reichsräthe in der Sitzung am 31. März mit grosser Majorität in der von der Kammer der Abgeordneten beschlossenen Fassung, jedoch unter Wiedereinstellung der von den Abgeordneten abgelehnten Strecke Pasing-Hersching angenommen. — Die Kammer der Abgeordneten stimmte in der Sitzung am 4. April dem Beschlusse der Kammer der Reichsräthe, betreffend die Bewilligung eines Staatszuschusses von 150 000 ℳ zum Bau der Eisenbahnstrecke Pasing-Hersching zu, und nahm schliesslich das ganze Gesetz über Localbahnen mit 107 gegen 35 Stimmen an.

Bau von Secundärbahnen im Grossherzogthum Hessen.

Die Erste Kammer in Darmstadt erledigte in der Sitzung am 3. April die Vorlage, betreffend den Bau von Secundärbahnen, in Gemässheit der Beschlüsse der Zweiten Kammer. Es werden danach gebaut die Bahnen: Stockheim-Gedern (20 km), Nidda-Schotten (15 km), Eberstadt-Pfungstadt (3 km), Reinheim-Reichelsheim (18 km), Osthofen-Westhofen (6 km) und Sprendlingen-Wöllstein (5 km). (Die Linien Hungerbach-Laubach und Runstadt-Friedberg waren im Finanzausschusse der Zweiten Kammer nur von zwei Mitgliedern befürwortet worden. Siehe No. 21 S. 282 dieser Zeitung).

Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

In der am 16. April in Teplitz abgehaltenen 26. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft waren 24 Actionäre anwesend, welche 7 470 Actien mit 724 Stimmen vertraten. — Von der Vorlesung des Geschäftsberichtes wurde Umgang genommen und über Antrag des Revisionsausschusses dem Verwaltungsrathe für die pro 1883 gelegte Rechnung das Absolutorium ertheilt. — Der vom Verwaltungsrathe gestellte Antrag, betreffend die Vertheilung des aus dem Betriebe pro 1883 erzielten Reingewinnes von 1 473 654 fl. 48 kr. wurde angenommen und sonach dem Reservefonds 59 000 fl., der Actientilgung 16 107 fl., an 5procentigen Zinsen für 25 866 circulirende Actien à 10 fl. 50 kr. = 271 593 fl., dem Dispositions-Reservefonds 500 000 fl., dem Verwaltungsrathe als Tantième 52 246 fl. 20 kr., als Superdividende 20 fl. 50 kr., d. i.

9,76 pCt. auf 26 900 Stück Actien und Genussscheine = 551 450 fl. und der Betrag von 49 649 fl. 20 kr. Oe. W. dem Bahnerträgnissconto pro 1884 zugewiesen.

Ueber Antrag des Actionärs Herrn Dr. Katz wird die Auszahlung der Dividende pro 1. Mai beschlossen. — Die statutengemäss ausscheidenden Herren Verwaltungsrathsmitglieder Carl Wolfrum und Werner Friedrich Freiherr von Riese-Stallburg wurden wiedergewählt, desgleichen in den Revisionsausschuss die früheren Mitglieder Herren Prokop Edler von Ratzenbeck, Friedrich Tempsky, Carl Fiedler, Dr. Robitschek und Herr Oberfinanzrath Dr. Marescb.

Niederländische Correspondenz.

Utrecht, 15. April 1884.

Rotterdamer Tramway-Gesellschaft.

Betriebslänge 14 840 km eingleisig und 2 100 km doppelgleisig. Auf den Staatsbahnen wurden in 1883 befördert 3 429 321 Personen für 255 253 fl. und auf der Dampftrambahn Rotterdam-Schiedam 709 229 Personen für 105 014 fl. Aus dem Güterverkehr wurden 1 800 fl. vereinnahmt und an Extraordinarien 5 074 fl. In Amsterdam, Haarlem, Leiden, Haag, Rotterdam und Utrecht wird der Bestelldienst der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft von der Rotterdamer Tramway-Gesellschaft besorgt. Hierfür wurden in 1883 61 240 fl. empfangen. Die Gesammteinnahmen betrugen 431 980 fl. und die Ausgaben 321 916 fl., also Reingewinn 110 064 fl. An Dividende wurden 52 500 fl. = 5¼ pCt. ausgezahlt. Vorhanden waren am 1. Januar 1884 — Locomotiven, 293 Pferde, 56 bedeckte und 18 offene Personenwagen.

Arnhemer Tramway-Gesellschaft.

Befördert wurden in 1883 752 268 Personen für 74 073 fl Die Gesammteinnahmen betrugen 75 808 fl. und die Ausgaben 48 036 fl. An Dividende wurden 18 750 fl. = 5 pCt. ausgezahlt. Am 1. Januar 1884 waren vorhanden 47 Pferde, 12 bedeckte und 4 offene Personenwagen.

Erste Groninger Tramway-Gesellschaft.

In 1883 wurden 246 438 Personen und 1 207 200 kg Güter befördert. Den Actionären wurde eine Dividende von 10,75 fl. pro Actie = 4⅓ pCt. ausgezahlt. Bestand der Betriebsmittel am 1. Januar 1884 40 Pferde, 5 Omnibuswagen, 13 Personen- und 1 Güterwagen.

Gooische Dampftramway-Gesellschaft.

(Amsterdam-Muiden-Naarden-Laren en Huizen-Hilversum, 37,4 km). Die Einnahmen betrugen in 1883 aus dem Personenverkehr 106 708 fl., aus dem Güterverkehr 11 583 fl. Im Ganzen 119 352 fl. Die Betriebskosten betrugen 85 382 fl. Der Wagenpark besteht aus 16 Locomotiven, 28 bedeckten und 11 offenen Personenwagen, 2 Salonwagen, 9 offenen und 8 bedeckten Güterwagen und 4 Viehwagen.

Die Amsterdamer Omnibus-Gesellschaft

beförderte in 1883 12 107 333 Personen. Den Actionären konnte eine Dividende von 14 pCt. gewährt werden. Vorhanden waren 509 Pferde und 151 Tramwagen. Die Direction wurde ermächtigt zur Ausgabe einer Anleihe von 1 000 000 fl.

Pferdebahn Helvoort-Udenhout.

Seitens der Deputirten-Staaten von Nord-Brabant wurde ein Beschluss des Gemeinderaths von Helvoort genehmigt, wobei die Concession ertheilt wurde für den Bau und Betrieb einer Pferdebahn von Helvoort nach Udenhout.

Dampf-Trambahn Schoonhoven-Gouda.

Der Gemeinderath von Schoonhoven hat der Ysel-Dampftramway-Gesellschaft eine Subvention von 20 000 fl. zugesagt für den Bau und Betrieb einer Dampf-Trambahn von Schoonhoven über Berg-Ambacht und Stolwyk nach Gouda.

Schielandsche Tramway-Gesellschaft.

(Rotterdam-Hillegersberg, 4,450 km). In 1883 wurden 152 571 Personen befördert für 24 983 fl. Vorhanden sind 6 Personenwagen. An Dividende wurden 59 fl. pro Actie von 1 000 fl. = 5,9 pCt. ausgezahlt.

Eisenbahn Ruurloo-Doetinchem.

Der Geldersch-Overyselschen Localbahn-Gesellschaft (Zevenaar-Winterswyk-Hengeloo-Enschede) ist die Concession ertheilt für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Ruurloo nach Doetinchem.

Dampf-Trambahn Arnhem-Oosterbeek.

Am 1. Juni d. J. wird die Dampf-Trambahn Arnhem-Oosterbeek für den Verkehr eröffnet.

Niederländische Tramway-Gesellschaft.

Der Direction der Niederländischen Tramway-Gesellschaft wurde durch die am 27. März abgehaltene ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre die Ermächtigung zur Ausgabe einer mit 4 pCt. verzinslichen Obligationsanleihe von 500 000 fl. ertheilt.

Trambahn Breda-Ginneken.

Die Trambahn Breda-Ginneken wurde am 24. März cr. feierlich eröffnet.

Trambahn Heerenveen-Assen.

Seitens des Gemeinderaths von Schoterland wurde die Concession ertheilt für den Bau und den Betrieb einer Trambahn von Heerenveen nach Assen.

Pferdebahn Breda-Princenhagen und Dampf-Trambahn Nymegen-Cleve.

Die Concession wurde nachgesucht für den Bau und den Betrieb 1. einer Pferdebahn von Breda nach Princenhagen, 2. einer Dampf-Trambahn von Nymegen über Beek, Ubbergen und Cranenburg nach Cleve.

Dampf-Trambahn Winschoten-Stadskanaal.

Die Beschlüsse der Gemeinden Winschoten und Oude und Nieuwe Pekela, wodurch — unter Zusicherung einer Zinsgarantie während 5 Jahren — dem Herrn Dalhuizen in Finsterwold die Concession für den Bau und den Betrieb einer Dampf-Trambahn von Winschoten nach Stadskanaal ertheilt wurde, sind durch die Deputirten Staaten von Groningen genehmigt worden.

Staatsbahn Groningen-Delfzyl.

Die Staatsbahn Groningen-Delfzyl wird am 1. Juni d. J. von der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Niederländische Staatsbahnen.

Durch die Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen sind die drei letzten Serien von zusammen 3 000 Stück 4 pCt. Obligationen à 1 000 fl. der durch Beschluss der Generalversammlung vom 15. Juni 1882 genehmigten Anleihe von 6 000 000 fl. zum Cours von 98 pCt. ausgegeben. Die Einzahlung soll voll am 1. und 2. Mai cr. bei der Associationscasse zu Amsterdam erfolgen.

Eisenbahn Wonosobo-Tjilatjap (Java).

Seitens der Indischen Regierung ist den Herren Eyssonius de Waal und Repelaer van Driel aus Holland in Gemeinschaft mit Herrn Eekhout aus Indien die Concession für den Bau und den Betrieb einer Eisenbahn von Wonosobo über Bandjarnegara und Banjoemaas nach Tjilatjap (Java) ertheilt worden. Der Bau dieser Linie wird bald in Angriff genommen werden.

Dampf-Trambahn Samarang-Joano (Java).

Am 14. März d. J. wurde die 26,4 km lange Strecke Demak-Kodoeslag der Samarang-Joano Dampf-Trambahn auf Java für den Verkehr eröffnet. Von der 100 km langen Bahn sind jetzt 63,5 km dem Betriebe übergeben.

Aus Italien.

Betriebsgesellschaften der Italienischen Staatseisenbahnen.

Nach dem „Economista" sind die Hauptbedingungen des in Betreff der Verpachtung des Adriatischen Netzes abgeschlossenen Vertrages die folgenden: 1. Die Verpachtung erfolgt auf die Dauer von 60 Jahren, die in zwei Perioden zu 30 Jahren eingetheilt werden. 2. Die Gesellschaft muss den Bahnkörper auf ihre Kosten intact erhalten, bei ausserordentlichen Beschädigungen desselben erhält sie jedoch eine Staatssubvention. 3. Das jetzige Bahnpersonal muss mit seinem gegenwärtigen Gehalt beibehalten werden. 4. Die Tarife können nur mit Zustimmung der Regierung erhöht werden. 5. Es ist der Regierung gestattet, die Tarife zu erniedrigen, sie muss jedoch für die Folgen davon einstehen. 6. und 7. Die Gesellschaft muss die bedungenen neuen Linien auf ihre Kosten bauen und auch so betreiben. 8. Dieselbe muss das gesammte Fahrmaterial ankaufen. 9. und 10. Der Gewinnstantheil des Staates am Betriebe kann sowohl von den Brutto- wie auch von den Nettoeinnahmen behoben werden. 11. Die Gesellschaft muss einen Reservefonds bilden. 12. Je nach der Zunahme der Einnahmen muss auch der Betrieb erweitert werden. 13. Der Sitz der Direction wird in Rom sein. 14. Die Linie Mailand-Chiasso wird beiden Gesellschaften gemeinsam gehören. 15. Die Gesellschaft bleibt noch ferner Eigenthümerin der Süditalienischen Bahnen, die sie im Namen des Staates betreiben wird.

Wie dem „W. Fr.-Bl." aus Rom gemeldet wird, hat nunmehr auch die Unterzeichnung des Vertrages wegen Verpachtung des Mittelländischen Netzes der Italienischen Bahnen stattgefunden. Beide Verträge sollen jetzt dem Parlamente unterbreitet werden. Die viel besprochene Gotthard-Zufahrtslinie Mailand-Chiasso soll nun doch mit dem Mittelmeernetze verbunden und unter die Oberleitung der dasselbe betreibenden Gesellschaft gestellt werden. Jedoch soll diese Strecke beiden Gesellschaften zu gemeinsamem, gleichberechtigtem Betriebe offen stehen und der letztere auf gemeinschaftliche Rechnung erfolgen. Das Adriatische Netz soll auch die noch zu erstellende Linie Lecco-Como — die auch eine Gotthard-Zufahrtlinie bilden wird — erhalten. Mit der Gesellschaft der Südbahnen soll ferner darüber verhandelt werden, dass dieselbe zu dem Betriebe des Mittelmeernetzes auch noch denjenigen der Sicilianischen Bahnen übernehme.

Betriebserleichterungen auf Dampftramways.

Aus Turin wird berichtet, dass die Belgische Gesellschaft für den Betrieb der Dampftramways in Piemont an den Minister für öffentliche Arbeiten die Bitte um Gewährung nachstehender Betriebserleichterungen gerichtet hat, welche, ohne Gefahr für die öffentliche Sicherheit, von wesentlichem Vortheil für das Publikum werden könnten:

I. Dass die mittelere Fahrgeschwindigkeit in Zukunft per Stunde in Wirklichkeit 18 km betragen könne, während die jetzige allerdings auch mit 18 km bewilligte Fahrgeschwindigkeit sich durch Stationsaufenthalte und Langsamfahren in Wirklichkeit auf 13 km reducire, was schliesslich nicht einmal einen nennenswerthen Vorsprung gegen die Beförderung mittelst animalischer Kraft ausmache.

II. Dass zum Signalisiren des herannahenden Zuges wieder die Dampfpfeife zugelassen werde, welche vortheilhafter sei, als das jetzt in Verwendung stehende Hornsignal durch einen Mann, namentlich, wenn es sich um grössere Distanzen handelt, und wo sicheres und schnelles Functioniren erforderlich sei.

III. Dass die Zahl der zulässigen Personenwagen von 4 auf 5 erhöht werde, von welcher Erleichterung allerdings nur in aussergewöhnlichen Fällen starken Andranges Gebrauch gemacht werden soll, was immerhin ohne grosse Gewichtserhöhung eine übergrosse Belastung der bisherigen 4 Waggons verhindern würde.

Gotthardverkehr.

Ueber den Gotthardverkehr bemerkt der neueste Jahresbericht der Pfälzischen Eisenbahnen Folgendes: Die Verhandlungen mit den betheiligten Schweizerischen Bahnverwaltungen haben zu einer befriedigenden Lösung geführt, deren Resultate jedoch erst im Laufe dieses Jahres in Erscheinung treten werden, nachdem die vorbehaltene Genehmigung der bezüglichen Vereinbarungen erst vor Kurzem erfolgt ist, und die Umrechnung der Tarife vor derselben selbstredend nicht in Angriff genommen werden konnte. Im Wesentlichen bestehen die gemachten Concessionen darin, dass der procentuale Zuschlag zu den Frachtsätzen der Deutschen Verwaltungen, welchen die Schweizerischen Bahnen in die Tarife mit Italien eingerechnet hatten, für alle in einer bestimmten Entfernung von der Schweizerischen Grenze gelegenen Verkehrsgebiete fallen gelassen wurde. Das gesammte Pfälzische Bahnnetz, sowie die im Transit über unsere Linien zu bedienenden Relationen liegen diesseits der erwähnten Entfernungsgrenze und werden dieselben daher den Vortheil der Tarifermässigung voll geniessen. Dieselbe variirt je nach den einzelnen Tarifclassen und wird für Wagenladungen 16—46 Frcs. pro 10 000 kg betragen. Ferner ist für den Kohlentransport nach Italien eine weitere Herabsetzung der ohnehin sehr niedrigen Taxen beschlossen worden, welche beispielsweise die dermaligen Sätze von Ludwigshafen bis zum Italienischen Uebergangspunkt Chiasso um circa 17 Frcs. pro 10 000 kg reduciren wird. Hoffentlich wird diese Massregel der Deutschen Kohle gegen das über den Hafen von Genua eingehende Product der Englischen Gruben eine wirksamere Concurrenz ermöglichen, als in der Zeit von Eröffnung der Gotthardbahn bis jetzt, in welcher der Kohlenexport ein im Verhältniss zum starken Consum Oberitaliens nicht erheblicher gewesen ist. Die weitaus wichtigste Stelle im Gotthardverkehr nimmt der Transport von Eisen und Eisenwaaren ein, dessen Entwickelung allerdings durch Einräumung sehr niedriger Frachten ermöglicht und gefördert werden musste; von anderen Artikeln verdienen Hanf und Werg, Lebensmittel (Gemüse, Eier, frische und gedörrte Früchte u. s. w.), Wein und Oel besondere Erwähnung.

Aus Amerika.

Gründung eines Central-Abrechnungsbureaus in New-York.

Es wird beabsichtigt, analog dem in London bestehenden, auch in New-York ein Eisenbahn-Clearinghouse zu errichten und soll namentlich in den Kreisen der grossen Eisenbahngesellschaften und der Regierung die Stimmung dafür eine freundliche sein. Bisher wurden die gegenseitigen Verrechnungen immer direct unter einander gepflogen, nun hofft man aber durch Schaffung eines solchen Bureau diesen Verrechnungsmodus bedeutend zu vereinfachen und ausserdem der Bewilligung der geheimen Refactien wirksam entgegenzuarbeiten.

Strafrecht.

v. O. **Gefährdung eines Eisenbahntransportes.** Aus den Entscheidungsgründen: Das angefochtene Urtheil hat den Angeklagten K. von der aus § 316 Abs. 2 des R.-Str.-G.-B. erhobenen Anschuldigung freigesprochen, indem es zwar für erwiesen erachtet, dass der Angeklagte durch sein eigenmächtiges, ohne ertheiltes Abfahrtssignal des Stationsbeamten bewirktes Abfahren des von ihm geführten Vieh-Extrazuges von der Station Vinzelberg eine ihm als Eisenbahn-Betriebsbeamten obliegende Pflicht vernachlässigt hat, dagegen nicht als festgestellt ansieht, dass Angeklagter durch diese Pflichtvernachlässigung einen Transport in Gefahr gesetzt hat. Die Vorinstanz ist dabei von folgender Erwägung geleitet worden: Im Allgemeinen sei allerdings die Möglichkeit vorhanden gewesen, dass Angeklagter mit dem von ihm geführten Zuge auf den, auf demselben Gleise vorausgefahrenen und unterwegs zwischen den Stationen Vinzelberg und Jävenitz liegengebliebenen Courierzug hätte aufstossen und solchergestalt den letzteren hätte gefährden können; thatsächlich sei dies um deshalb nicht wahrscheinlich gewesen, weil die Haltesignale sowohl eines von derselben Richtung auf dem Nebengleise entgegenkommenden Zuges, wie diejenigen des Courierzuges selbst und mehrerer vorher zu passirenden Wärterbuden den Angeklagten hätten warnen müssen, die ersteren auch in Wirklichkeit den Angeklagten zum alsbaldigen Stillhalten veranlasst hätten; nun sei aber die „blosse Möglichkeit“ eines Unglücks nicht ausreichend, um den Thatbestand des § 316 R.-Str.-G.-B. zu erfüllen; erforderlich sei vielmehr, dass durch die Pflichtvernachlässigung des Beamten ein Unglück wahrscheinlich gemacht worden ist in dem Sinne, dass dasselbe ohne Hinzutreten von Zufälligkeiten hätte entstehen müssen.

Ein Rechtsirrthum ist in dem Entscheidungsgrunde der Vorinstanz nicht zu erkennen. Das Begriffsmerkmal der „Gefahr“ und des „Ingefahrsetzens“ im Sinne der §§ 315 und 316 des R.-Str.-G.-B. ist überwiegend thatsächlicher und nicht rechtlicher Natur. Der Ausdruck „Gefahr“ wird in der Sprache des gewöhnlichen Lebens als ein durchaus relativer angewendet. Man spricht ebenso von einer „nahen“ oder „dringenden“, wie andererseits von einer „entfernten“ Gefahr für Personen oder Sachen, um damit verschiedene Grade von Möglichkeit oder Wahrscheinlichkeit eines den letzteren drohenden Schadens anzudeuten. Dass die blosse abstracte Möglichkeit einer Lebens- oder Sachbeschädigung keinesfalls genügt, um den Zustand einer Gefährdung herzustellen, scheint auch die Revision anerkennen zu wollen. Wenn die beschwerdeführende Staatsbehörde aber den Unterschied zwischen „Möglichkeit“ und „Wahrscheinlichkeit“ für die vorliegende Frage ganz verwerfen zu können vermeint und statt dessen „die begründete Besorgniss“ des Eintritts eines Unglücks zum entscheidenden Kriterium erhoben wissen will, so ist damit lediglich ein immerhin unsicheres objectives Moment mit einem ebenso unsicheren subjectiven vertauscht. Schliesslich wird man von der Existenz einer „begründeten Besorgniss“ auch wieder nur dann reden können, wenn in einem angeknüpften Causalverlauf die auf ein schädigendes Ereigniss hinwirkenden Factoren über die entgegenwirkenden Kräfte, auch wenn rein zufällige Hinderungsmomente ausser Betracht bleiben, das Uebergewicht zu haben scheinen, d. h. wenn der künftige Eintritt des schädigenden Ereignisses wahrscheinlicher ist als sein Nichteintritt. Je nach den relativen zeitlichen und räumlichen Entfernungsverhältnissen zwischen dem Anfang einer Bewegung und einer durch sie verursachten Katastrophe, je nach der Zahl der ursächlichen Zwischenglieder, welche ein gewisser Mechanismus zu durchlaufen hat, wird man geneigt sein, die Gefahr als schon vorhanden, als unmittelbar eminent und über dem bedrohten Object hängend oder aber als noch gar nicht existent oder doch ganz entfernt vorliegend anzusehen. Hierfür lassen sich schlechterdings keine Normen aufstellen: die concrete Beschaffenheit des Einzelfalles und seine sachliche Beurtheilung entscheiden allein. — Diese Gesichtspunkte treffen mit besonderer Schärfe auf den hier vorliegenden concreten Fall zu. Die Gefahr, um die es sich handelt, besteht in der Collision zweier Eisenbahnzüge, von denen der eine still steht, der andere auf demselben Gleise auf jenen zufährt. Die Möglichkeit einer Collision war zweifellos in dem Augenblicke gegeben, in welchem der Zug des Angeklagten sich auf der Station Vinzelberg in Bewegung setzte. Ob aber damit auch schon dem vorangefahrenen Courierzuge eine nicht blos denkbare, sondern eine actuell vorhandene „Gefahr“ bereitet war, hing zweifellos so sehr von den Distanzen, der Fahrgeschwindigkeit, den Witterungsverhältnissen, dem Signalwesen und zahlreichen anderen concreten Umständen ab, dass nur der Thatrichter darüber ein Urtheil abzugeben vermag. Und wenn die Vorinstanz hiernach zu der thatsächlichen Auffassung gelangt ist, das Uebergewicht der einer Collision entgegenwirkenden Momente sei ein so erhebliches gewesen, dass der Eintritt einer Collision für unwahrscheinlich, deshalb eine „Gefahr“ nicht als existent angesehen werden müsse, so vermag hiergegen der Revisionsangriff nicht aufzukommen.“ (Erk. des III. Strafsen. des Reichsgerichts vom 7. Februar 1883; Braun u. Blum, Annalen. Bd. IX. S. 316 ff.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Am 21. April cr. wird die Strecke Tarnowitz-Stahlhammer der Neubaustrecke Tarnowitz-Kreuzburg mit der Station Stahlhammer für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet.

Die bezüglichen Frachtsätze sind bei unseren Güterexpeditionen zu erfahren.

Breslau, den 19. April 1884. (986)
Königliche Eisenbahn-Direction.

II. Güterverkehr.

Im **Hannover-Bayerischen Eisenbahnverbande** finden von heute an für den Transport von Fluss- und Schwerspath in Wagenladungen von 10 t, oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen und Frachtbrief, von Niedersachswerfen-Ilfeld folgende Ausnahme-Tarifsätze pro 100 kg Anwendung:

nach Deggendorf trans. . 1,26 ℳ
„ Regensburg Donaulände . . . . . . 1,12 „

Hannover, den 17. April 1884. (987)
Königliche Eisenbahndirection,
auch Namens der übrigen Verbandsverwaltungen.

Am 1. Mai 1884 gelangt zum Tarif für den **Magdeburg-Bayerischen Güterverkehr** vom 1. Februar 1882 der VIII. Nachtrag zur Einführung. Derselbe enthält neben neuen Frachtsätzen auch eine Berichtigung der Taxen für den Verkehr mit Sauerlach, welche jedoch, wegen der damit verbundenen Tariferhöhung erst am 15. Juni 1884 in Kraft tritt. Der qu. Nachtrag ist bei den betheiligten Expeditionen zu erlangen.

Dresden, am 19. April 1884. (988)
Königliche Generaldirection
der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch - Sächsischen Verbandsverkehr betreffend. Am 1. Mai ds. Js. tritt der Nachtrag VII zu Heft 1 und der Nachtrag VIII zu Heft 2 des Tarifs für den Güterverkehr, sowie der Nachtrag VII zum Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft. Insoweit in den erstgenannten beiden Nachträgen Frachtsätze für den Verkehr der Station Reichenberg der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn enthalten sind, erlangen dieselben erst am 15. Mai 1884 Giltigkeit. Exemplare sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 17. April 1884. (989)
Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Am 1. Mai cr. tritt zum Tarif vom 1. August 1882 für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im diesseitigen **Localverkehr** der Nachtrag II in Kraft, enthaltend Aenderungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement und der Tarifvorschriften.

Das Nähere ist bei den Güterexpeditionen zu erfahren, bei welchen auch Exemplare des Nachtrags zu haben sind.

Köln, den 15. April 1884. (990)
Königliche Eisenbahndirection
(rechtsrheinische).

Am 1. Juni cr. treten die im Tarif für den **Rheinischen Nachbarverkehr** (Heft 5 vom 1. October 1882, Heft 6 und 7 vom 1. September 1881, Heft 8 vom 15. Januar 1882 resp. in den Nachträgen zu diesen Tarifheften) enthaltenen Tarifkilometer und Frachtsätze für die Stationen Altmorschen, Bebra, Beiseförth, Gerstungen, Guntershausen, Guxhagen, Hönebach, Melsungen und Rotenburg ausser Kraft.

Von dem genannten Tage ab findet für den Verkehr zwischen den genannten Stationen und Station Schleiden der Aachen-Jülicher Bahn eine directe Expedition nicht mehr statt.

Für die übrigen in Frage kommenden Verkehrsrelationen sind anderweite, theils gleiche, theils ermässigte Frachtsätze durch Nachtrag III zum Tarif für den Norddeutschen Eisenbahnverband zur Einführung gekommen.

Köln, den 15. April 1884. (991)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Am 1. Mai cr. tritt der Nachtrag II zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im **Rheinischen Nachbarverkehr** vom 1. November 1882 in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement und der Tarifvorschriften.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren, bei welchen auch Exemplare des Nachtrags zu haben sind.

Köln, den 15. April 1884. (992)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirection
(rechtsrheinische).

Ober- und Niederschlesischer Steinkohlen-Verkehr. Für den Transport Ober- und Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes in Quantitäten von 10 000 und 50 000 kg nach der an der Neubaustrecke Jatznick-Ueckermünde gelegenen Station Torgelow des diesseitigen Bezirks kommen vom 1. Mai cr. ab directe Frachtsätze in gleicher Höhe und unter den gleichen Bedingungen wie im Verkehr nach Station Ferdinandshof zur Einführung.

Berlin, den 18. April 1884. (993)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mit Gültigkeit vom 20. d. M. treten **Ausnahmefrachtsätze für Stärke** etc. von Kreuz nach Hamburg B H. bezw. Hamburg L. B. im Hanseatisch-Ostdeutschen Verbande in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Stationen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 18. April 1884.
Königliche Eisenbahn - Direction, als geschäftsführende Verwaltung. (994)

Zu dem Staatsbahngütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke **Frankfurt a/M.** und **Elberfeld** vom 1. August 1883 kommt mit Gültigkeit vom 20. April d. J. ab der Nachtrag I zur Einführung. Derselbe enthält Berichtigungen des Kilometerzeigers, Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, sowie Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Eisern-Siegener Eisenbahn; ferner Entfernungen und Frachtsätze für die demnächst zur Eröffnung kommende Station Friedrichssegen des Directionsbezirks Frankfurt a/M.

Der Tarifnachtrag ist durch die Expeditionen käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist.

Frankfurt a/M., den 15. April 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction. (995)

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. tritt ein **Ausnahmetarif für Rohspiritus und Sprit** in Wagenladungen von Stationen der Königlichen Eisenbahn - Directionsbezirke Magdeburg, Erfurt, Bromberg, Berlin und Breslau, sowie der Braunschweigischen und Weimar-Geraer Bahn nach Stationen der Französischen Ostbahn in Kraft. (Preis 30 ₰.)

Strassburg, den 15. April 1884. (996)
Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. tritt ein Nachtrag 5 zu Theil III des **Oesterreichisch-Ungarisch und Süddeutsch-Französischen Gütertarifs** (Verkehr mit Deutschland), enthaltend ermässigte Frachtsätze für Rohspiritus und Sprit in Wagenladungen nach Stationen der Französischen Ostbahn, in Kraft. Preis 30 ₰.

Strassburg, den 15. April 1884. (997)
Kaiserliche General-Direction
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Belgisch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband. Am 1. Mai d. Js. wird der Nachtrag VII zum Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbands - Gütertarif vom 1. October 1881 (Heft II) in Gültigkeit gesetzt. Derselbe enthält Aufnahme der Expeditionsstelle Wien-Quaibahnhof bezw. Aufhebung des Güterdienstes auf der Station Kaiser-Ebersdorf der K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb, Ausnahmefrachtsätze für Rohtabak von Budapest nach Belgisch - Französischen Grenzstationen und Berichtigungen. Preis 0,05 ℳ

Köln, den 17. April 1884. (998)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirection
(linksrheinische).

Güterverkehr mit der Prinz Heinrichbahn. An Stelle des vom 1. März 1882 gültigen Heftes 1 nebst Nachträgen zum Theil II des Tarifs für den Güterverkehr zwischen Stationen Deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn kommt für den Verkehr zwischen Stationen der Wilhelm-Luxemburgbahn und der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen einerseits und Stationen der Prinz Heinrichbahn andererseits, sowie für den Durchgangsverkehr von und nach Stationen der Prinz Heinrichbahn über das Wilhelm-Luxemburg-Bahnnetz am 1. Juni d. J. ein anderweiter Tarif (Heft 1) zur Einführung, welcher gegenüber dem bisher gültig gewesenen theils Erhöhungen, theils Ermässigungen enthält.

Auskunft über die neuen Frachtsätze ertheilt das Tarifbureau der Reichseisenbahnen in Strassburg.

Köln, den 15. April 1884. (999)
Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische), zugleich Namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Vom 20. April 1884 neuen Stils ab tritt ein 8. Nachtrag zur 2. Ausgabe des Deutsch-Russischen Gütertarifs in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aenderungen resp. Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zu § 50 des Betriebsreglements, der allgemeinen und speciellen Tarifvorschriften und der Titelblätter der allgemeinen Tariftabellen und einzelner Ausnahmetarife;

2. theilweise Ermässigung resp. Erhöhung der Frachtsätze für Flachs etc. der Ausnahmetarife I A und I B, sowie Aufnahme der Stationen Beschetzk und Ssawelino der Rybinsk-Bologoje-Eisenbahn in diese Ausnahmetarife;

3. Aufnahme von Stationen der Orel-Witebsker und Moskau-Kursker Eisenbahn in den Ausnahmetarif II für Hanf etc., sowie Abänderungen und Ergänzungen desselben;

4. Erhöhung einzelner Frachtsätze für Getreide etc. des Ausnahmetarifs XIII und Aufnahme der Stationen Danzig und Neufahrwasser in die Tariftabelle I des Ausnahmetarifs XIII;
5. Einführung neuer Ausnahmetarife und zwar des Ausnahmetarifs XVI für Düngemittel, des Ausnahmetarifs XVII für leere, gebrauchte Säcke und des Ausnahmetarifs XVIII für neues Tauwerk, getheert und ungetheert;
6. Druckfehler Berichtigungen.

Exemplare des 8. Tarifnachtrages sind von den Verbandstationen käuflich zu bezieken.

Bromberg, den 16. April 1884. (1000 J)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Mit 1. Mai l. J. tritt Nachtrag I zum Getreidetarif Theil III Heft 1 vom 1. Februar l. J., Nachtrag I zum Classengüter-Tarif Theil II Heft 1 vom 1. Februar l. J. und Nachtrag V zum Tarif Theil II Heft 3 vom 5. Juli 1882 in Kraft.

Diese Nachträge enthalten directe Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Budapest-Semliner Linie der Ungarischen Staatsbahnen, ersterer auch noch geänderte Frachtsätze für den Verkehr mit Komotau (A. T. E.) und mit Stationen der Buschtêhrader Bahn, Einbeziehung der Temesvarer Lagerhäuser in den Tarif, Aufhebung der Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Pilsen-Priesener Bahn und Berichtigungen.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich bei der Verkehrsdirection der privilegirten Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien I, Pestalozzigasse 8, zu beziehen. (1001 RM)

Bayer.-Oesterr.-Ung. Güterverkehr. Theil III Tarifheft 2 d. d. 1. Januar 1881. Holztarif. Mit 1. Mai a. c. werden die Stationen Oberreitnau, Heidingsfeld und Kitzingen der K. Bayer. Staatsbahnen in den rubricirten Tarif einbezogen und gelangen zwischen diesen Stationen und der Station Wien, Westbahnhof, directe Frachtsätze zur Einführung.

Diese betragen:

km		Mark pro 100 kg a	b	c
640	Wien Westbahnhof-Oberreitnau . . .	2,05	1,86	1,86
621	Wien Westbahnhof-Heidingsfeld . . .	2,00	1,81	1,81
592	Wien Westbahnhof-Kitzingen	1,91	1,73	1,73

Wien, am 7. April 1884. (1002)
K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien, zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Güter-Verkehr. Mit 1. Mai 1884 gelangt der Nachtrag VII ad Theil II Tarifheft No. 1 im rubricirten Güterverkehr zur Einführung. Derselbe enthält Ergänzungen der Ausnahme-Tarife No. 3, 5, 9, 11 und einen neuen Ausnahmetarif No 25 für den Transport von Holzzeugmasse (Cellulose).

Wien, am 10. April 1884. (1003)
K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien, zugleich auch im Namen der übrigen betheiligten Verbands-Verwaltungen.

III. Eisenbahn-Effectenverkehr.

Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn. Die Dividende unserer Gesellschaft pro 1883 ist auf $9^1/_5$ pCt. = 46 ℳ pro Actie festgesetzt und vom 1. Juni d. J. ab bei den auf den Dividendenscheinen verzeichneten Zahlstellen zu erheben.

Schwerin, den 18. April 1884. (1004)
Die Direction.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. In Ausführung des Beschlusses der am 16. April 1884 abgehaltenen 26. ordentlichen Generalversammlung theilen wir den P. T. Herren Actionären der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft mit, dass der statutengemäss am 1. Juli 1884 fällige Dividendencoupon No. 26 mit 31 fl. Oe. W. Bankvaluta, dann von den Genussscheinen der am 1. Juli 1884 fällige Coupon mit 20 fl. 50 kr. Oe. W. Bankvaluta schon vom 1. Mai 1884 an
in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Co.,
„ Prag bei dem Herrn Moritz Zdekauer,
„ Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
„ Berlin bei der Direction der Disconto-Gesellschaft und bei dem Herrn S. Bleichröder,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptcassa der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft
eingelöst werden wird.

Teplitz, am 20. April 1884. (1005)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

IV. General-Versammlungen.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Die Herren Actionäre werden hiermit zu der am 15. Mai l. J. um 10 Uhr Vormittags in Wien, Stadt, Eschenbachgasse No. 9 (Saal des Oesterr. Ingenieur- und Architecten-Vereines) stattfindenden dreiunddreissigsten (ordentlichen) General-Versammlung eingeladen.

Tagesordnung:
1. Mittheilung des Jahresberichtes.
2. Beschlussfassung über den Rechnungsabschluss des Jahres 1883.
3. Theilweise Erneuerung des Verwaltungsrathes.
4. Wahl der Rechnungs-Revisoren.
5. Uebernahme des Betriebes auf fremden Gesellschaften gehörenden Secundärbahnen.
6. Aenderung des Artikels 28 der Statuten über die Beschlussfähigkeit einer ausserordentlichen General-Versammlung.

Nach Art. 22 der Statuten können der General-Versammlung nur jene Actionäre beiwohnen, welche mindestens 40 Actien besitzen, und dieselben spätestens 14 Tage vor dem Zusammentritte der General-Versammlung bei einer der nachstehend bezeichneten Cassen hinterlegt haben, und zwar:
in Wien bei der K. K. pr. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe,
bei Herrn S. M. von Rothschild, oder
bei der Liquidatur der Gesellschaft am Südbahnhofe (Administrations-Gebäude),
in Budapest bei der Ungar. allgem. Creditbank,
in Triest bei den Herrn Morpurgo & Parente,
in Frankfurt a. M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
in Berlin bei Herrn S. Bleichröder,
in Hamburg bei den Herren L. Behrens & Söhne,
in Paris bei der Depot-Cassa der Gesellschaft, Rue Lafitte 17,
in London bei den Herren N. M. Rothschild & Söhne,
in Mailand bei der Banca generale,
in Genf bei den Herren Lombard, Odier & Compagnie,
in Lyon bei den Herren P. Galline & Comp. und Veuve Morin, Pons & Comp.

Gegen die deponirten Actien werden Depositenscheine und Legitimationskarten ausgefolgt, welch letztere den Zutritt zur General-Versammlung gewähren.

Abwesende Actionäre können sich mittels schriftlicher Vollmacht durch einen anderen Actionär vertreten lassen, der selbst das Recht der Theilnahme an der General-Versammlung hat. (Art. 23.)

Im Vertretungsfalle ist die auf der Legitimationskarte vorgedruckte Vollmacht auszufüllen, von dem Vollmachtgeber eigenhändig zu unterfertigen und spätestens am 10. Mai l. J. bei der Liquidatur der Gesellschaft in Wien (Südbahnhof) vorzuweisen, wobei bemerkt wird, dass nach Artikel 25 der Statuten kein Actionär mehr als 10 Stimmen aus eigenem Rechte und mehr als 20 Stimmen aus eigenem Rechte und als Bevollmächtigter anderer stimmberechtigter Actionäre in sich vereinigen kann.

Da zur Beschlussfassung über die oben sub 5 und 6 angeführten Gegenstände der Tagesordnung nach Art. 28 der Statuten die Anwesenheit von mindestens 60 Actionären erforderlich ist, welche zusammen wenigstens ein Fünftel des Actiencapitales vertreten, so werden die Herren Actionäre ersucht, an dieser General-Versammlung entweder persönlich oder durch Bevollmächtigte theilzunehmen.

Wien, den 9. April 1884. (1006)
Der Verwaltungsrath.

K. K. pr. Böhmische Westbahn. Die XXIII. (ordentliche) General-Versammlung der Actionäre findet am 19. Mai 1884, Vormittags 10 Uhr in Wien im Bureau der Gesellschaft I. Elisabethstrasse No. 9 statt.

Tagesordnung:
1. Vortrag des Geschäftsberichtes und des Berichtes des Revisionsausschusses.
2. Beschlussfassung über die Verwendung des Erträgnisses.
3. Antrag auf Ermächtigung des Verwaltungsrathes:
a) zur eventuellen Convertirung der gesellschaftlichen Prioritäts-Anlehen unter den mit der Staatsverwaltung zu vereinbarenden Bedingungen,
b) zur Aenderung der einschlägigen §.§. der Gesellschafts-Statuten.
4. Wahl des Revisionsausschusses.
5. Verwaltungsrathswahlen.

Behufs Ausübung des Stimmrechtes (je 20 Actien geben das Recht auf eine Stimme) sind die Actien zu hinterlegen:
in Wien, bei der Central-Cassa der Böhmischen Westbahn I. Elisabethstrasse No. 9,
in Prag, bei der Betriebs-Hauptcassa und bei der Filiale der K. K. pr. Oesterr. Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe,
in Frankfurt a/M., bei dem Bankhause M. A. von Rothschild & Söhne,
in Berlin, bei der Direction der Disconto-Gesellschaft,
in Leipzig, bei der allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
in Dresden, bei der Filiale der allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
in Hamburg, bei L. Behrens & Söhne und M. M. Warburg & Comp.,
in München, bei Merck, Finck & Comp. und
in Stuttgart, bei der Württembergschen Bankanstalt vormals Pflaum & Comp.,
und zwar: in Wien bis zum 5. Mai l. J. mittelst zweifach, an den auswärtigen

Plätzen bis zum 4. Mai l. J. mittelst dreifach auszufertigender Consignationen.

Consignationsblanquette werden an den bezeichneten Erlagsorten unentgeltlich verabfolgt.

Wien, am 17. April 1884. (1007)

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt).

K. K. priv. Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahngesellschaft. Der gefertigte Verwaltungsrath giebt sich die Ehre, die Actionäre der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft zu der

Mittwoch, den 30. April 1884, um 10 Uhr Vormittags,

im Saale des Ingenieur- und Architekten-Vereines in Wien (Eschenbachgasse 9) stattfindenden

XXIII. (ordentlichen) General-versammlung

einzuladen.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Gestionsbericht des Verwaltungsrathes.
2. Bericht über den Betrieb der Oesterreichischen und Rumänischen Linien im Jahre 1883.
3. Bericht des Revisionsausschusses über die Betriebsrechnungen und den Rechnungsabschluss pro 1883.
4. Antrag des Verwaltungsrathes über die Verwendung des Reinerträgnisses.
5. Wahl des Revisionsausschusses.
6. Antrag des Verwaltungsrathes wegen Erwerbung der Concession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Lemberg über Rawa ruska an die Russische Grenze bei Nelreba (Tomaszow).
7. Antrag des Verwaltungsrathes wegen Betheiligung der Gesellschaft an der Capitalsbeschaffung und Uebernahme des Betriebes von an die Hauptbahn anschliessenden Localbahnen.
8. Erneuerung des Verwaltungsrathes.

Jene Herren Actionäre, welche der Generalversammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecht nach Massgabe der Statuten ausüben wollen, haben ihre Actien bis längstens 22. April 1884 bei der Centralcassa der Gesellschaft (I. Elisabethstrasse 9) in Wien, oder

bei der Anglo - Oesterreichischen Bank in Wien,
bei der Sammlungscassa der Gesellschaft in Lemberg,
bei der Galiz. Actien-Hypothekenbank in Lemberg, eventuell
bei deren Filialen in Krakau, Czernowitz und Tarnopol,
bei der Anglo-Austrian-Bank in London, oder
bei der Banque National de Roumanie in Bucarest

mittelst doppelt auszufertigender Consignationen (wozu Blanquette bei den genannten Cassen unentgeltlich verabfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung hierüber die Legitimationskarten zur Generalversammlung.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden.

Wien, am 30. März 1884. (1008)

Der Verwaltungsrath.

V. Submissionen.

K. Württembergische Staatseisenbahn. Für die Werkstätten der K. Württembergischen Staatsbahn soll der Jahresbedarf an Eisenblech (Kesselblech und geripptes Blech) im Betrage von ca. 25—26 Tonnen angeschafft werden.

Das Verzeichniss der Bleche nebst den Lieferungsbedingungen kann von dem Secretariat der Generaldirection bezogen werden.

Lieferungsofferten sind versiegelt und mit der Aufschrift „Blech-Lieferung“ versehen bis zum

2. Mai d. J., Mittags 12 Uhr

bei dem Secretariat der Generaldirection einzureichen.

Stuttgart, den 17. April 1884. (1009)

K. Generaldirection der Staatseisenbahnen, Verwaltungs- und Bau-Abtheilung.

Submission auf Lieferung von

a) 13 Stück Normal-Personenzug-Gepäckwagen,
b) 39 Stück Normal-Wagenachsen,
c) Zugvorrichtungen für 13 Wagen

Freitag, den 9. Mai d. J., für die Wagen Vormittags 11½ Uhr, für die übrigen Theile Vormittags 10 Uhr

in unserem maschinentechnischen Bureau hierselbst, Köthenerstrasse No. 24.

Offerten müssen frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Wagen“ resp. „Achsen“ oder „Zugvorrichtungen“ an das genannte Bureau eingereicht werden. Bedingungen und Zeichnungen können in dem maschinentechnischen Bureau während der Geschäftsstunden eingesehen werden und werden von demselben gegen baar und gebührenfreie Einsendung von 2,50 *M.* für solche ad a, von 1,50 *M.* für solche ad b und von 2 *M.* für Bedingungen ad c verabfolgt.

Berlin, den 18. April 1884. (1010 J)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 33. 1884.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Berlin, den 26. April 1884.

Dieser Nummer liegt No. 8 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Ueber die Ergänzung der Staatsbahnlinien in Oesterreich-Ungarn und die Situation des Staatseisenbahn-Betriebes.

Wien, April 1884.

Die staatlichen Eisenbahnlinien in Oesterreich-Ungarn werden im Laufe der nächsten Monate eine wesentliche Erweiterung infolge Erstellung zweier vom verkehrspolitischen Standpunkte höchst wichtiger Linien erfahren, nämlich durch die Arlbergbahn, respective deren Strecke Innsbruck-Bludenz in der diesseitigen und die Linie Budapest-Neu-Szöny in der jenseitigen (Ungarischen) Reichshälfte. Die Arlbergroute, durch welche der directe Anschluss des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetzes an jenes der Schweiz und vermittelst der Bodenseeschifffahrt auch an die Württembergischen und Badischen Eisenbahnen erzielt wird, ist in Bezug auf ihre volkswirthschaftliche und verkehrspolitische Bedeutung schon wiederholt der Gegenstand eingehender Erörterungen gewesen, daher es überflüssig erscheint, darauf neuerlich zurückzukommen. Die überraschend raschen und günstigen Fortschritte, die die Bauarbeiten auf dieser mächtigen Gebirgsbahn machen, lassen nunmehr die Vollendung beziehungsweise die Inbetriebsetzung derselben mit Bestimmtheit noch im Sommer dieses Jahres gewärtigen und thatsächlich hofft man die neue Strecke schon im August wohlausgerüstet dem allgemeinen Verkehr übergeben zu können. Durch diese Bahn wird bekanntlich eine theilweise und mitunter weitgehende Ablenkung des Güterverkehrs aus den Oesterreichisch-Ungarischen und darüber hinaus gelegenen Gebieten nach der Schweiz, Frankreich und Südwestdeutschland von den bisherigen Routen bewirkt, was selbstverständlich zu intensiven Erörterungen zwischen den betheiligten Schienenwegen in Bezug auf die künftige Theilung des Verkehrs Veranlassung bot. Die diesfälligen Verhandlungen dauern schon seit Monaten fort, ohne bisher zu einer endgiltigen Lösung geführt zu haben, was angesichts der für die Süddeutschen Eisenbahnen und namentlich für die Bayerischen Staatsbahnen dabei in Betracht fallenden vielfachen Interessen mit ihren tiefeingreifenden finanziellen Rückwirkungen kein Wunder nehmen darf. Da aber schon jetzt eine wesentliche Annäherung stattgefunden hat und man die gegenseitigen Forderungen auf ein equitableres Mass herabgesetzt, so steht zu gewärtigen, dass ein diesfälliges befriedigendes Uebereinkommen bald zu Stande kommen werde, umsomehr, als man allseits die bedauerlichen Consequenzen nicht verkennt, welche ein zügelloser Concurrenzkampf in für alle Theile schädigender Weise naturgemäss nach sich ziehen muss.

Soweit die Arlbergroute.

Was nun die Ungarische Staatsbahnstrecke Budapest-Neu-Szöny anbelangt, so ist deren Betriebseröffnung für Juni l. J. in Aussicht genommen. Gleichzeitig übergeht die von der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft auf Grund des bekannten Vertrages eingelöste Strecke Neu-Szöny-Bruck (Landesgrenze) in den factischen Betrieb der Ungarischen Staatsbahnverwaltung und werden auf dieser Linie derzeit jene Erweiterungsarbeiten vorgenommen, die nothwendig sind, um die volle Leistungsfähigkeit derselben für alle Fälle sicherzustellen. Die Linie Budapest-Neu-Szöny-Bruck-Wien wird die kürzere Verbindung zwischen der Landes- und Reichshauptstadt bilden, somit und umsomehr tarifbestimmend einwirken, als laut dem bestehenden Uebereinkommen die im Besitze der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft verbleibende Theilstrecke Wien-Bruck jene Einheits-Tarifsätze annehmen muss, welche in den betreffenden Verkehren auf der Linie Budapest-Bruck stipulirt werden. Thatsächlich wird dadurch die verkehrspolitische Macht der Ungarischen Staatsbahnverwaltung bis nach Wien vorgeschoben, d. h. bis an den Ausgangspunkt der K. K. westlichen Staatsbahnen, wodurch ermöglicht wird, dass die Staatsbahnen beider Reichshälften nach den westlichen und nordwestlichen Richtungen bis an die Bayerisch-Sächsische bezw. Schweizerische und Bodensee-Grenze ihre verkehrspolitischen Tendenzen zum Ausdruck bringen können, wie solches den gemeinsamen Interessen entspricht. Diese günstige Constellation vermehrt die Kraft des grossen Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahncomplexes, das somit künftighin seine Macht von der Rumänisch- und Serbisch-Ungarischen Grenze bis an die obenerwähnten westlichen Uebergangspunkte geltend zu machen im Stande sein wird.

Der Ausbau der Serbischen Eisenbahnen, welcher ebenfalls demnächst vollendet wird, zieht auch den grösseren Theil Serbiens in den Verkehrsbereich des gemeinsamen Staatsbahnnetzes und alle diese Verhältnisse kennzeichnen einerseits die Wichtigkeit der in Rede stehenden beiden Linien, d. i. der Arlbergstrecke, sowie jener von Budapest nach Bruck, resp. Wien.

Das Verstaatlichungsprincip hat in Oesterreich-Ungarn nunmehr in seiner praktischen und weitgehenden Ausführung festen Boden gewonnen, so zwar, dass schon derzeit die staatlichen Schienenwege in ihrer verkehrspolitischen Wirkung jenen der Privatbahnen überlegen sind, ganz besonders in Ungarn, wo das ausgebreitete Staatsbahnnetz bereits alle Hauptverkehrsrichtungen beherrscht, also ausschliesslich dominirend auftritt. Die rasche Ausdehnung der staatlichen Linien bringt als natürliche Consequenz eine entsprechende Organisation des grossen Betriebes, welche in Ungarn soeben im Sinne der absoluten Centralisation zu Stande gebracht wurde. Ungarns staatliche Stellung innerhalb der Monarchie macht es nothwendig und wünschenswerth, dass alle jene politischen und wirthschaftlichen Factoren, welche die Staatsgewalt zu stärken vermögen, auch thatsächlich im centralistischen Sinne verwaltet werden und die nationalen Bestrebungen leisten den diesfälligen Aspirationen gewaltig Vorschub. Aus diesem Grunde ist auch das Staatsbahnsystem dort verhältnissmässig bald zur Einführung gelangt und findet dasselbe die allgemeinsten Sympathien im Lande.

Wesentlich anders gestaltet sich die Situation in der diesseitigen (Oesterreichischen) Reichshälfte. Nur nach längeren Kämpfen und zögernd schritt man an die Verwirklichung des Eisenbahn-Verstaatlichungsprincips, da weitausblickende Politiker darin die Gefahr der Decentralisirung und die Stärkung der föderalistischen Tendenzen des polyglotten Staatsverbandes erblickten. In Wirklichkeit entbehren diese Voraussetzungen nicht ihres ernsten Hintergrundes und die gerade jetzt im Zuge befindlichen Organisationsarbeiten des rasch herangewachsenen, über alle Provinzen sich ausdehnenden Staatsbahnnetzes zeigen, dass es schwer hält, die vollständige einheitliche Leitung der grossen Verwaltung aufrechtzuhalten. Im Momente ist es noch ungewiss, ob es möglich sein wird, eine mit der absoluten Macht ausgerüstete Centralstelle, die gleichzeitig auch die factische Oberleitung ausüben wird, zu gründen, oder ob nicht eine weitergehende Provinzialisirung mit mehr oder weniger selbstständigen staatlichen Directionen stattfinden wird, was natürlich der Verfolgung einer thatkräftigen ineinandergreifenden Verkehrspolitik hinderlich wäre.

Die Lösung dieses Problems beschäftigt, wie erwähnt, soeben die Regierungskreise und da man es dabei mit einer weittragende Consequenzen nach sich ziehenden Massnahme zu thun hat, so sucht man nach einem Modus, durch welchen ebenso die einer gewissen Berechtigung nicht entbehrenden Wünsche der einzelnen Provinzen Berücksichtigung finden, ohne dass das Reichsinteresse eine empfindliche Schädigung erleidet. Je mehr aber die Organisation den thatsächlichen Bedürfnissen entspricht, einen desto längeren Halt und günstige Wirkung wird dieselbe haben; im Gegenfalle könnte das Experiment leicht nachtheilige Resultate liefern und müsste schliesslich den Staatseisenbahn-Betrieb in Oesterreich discreditiren. Mit begreiflicher Spannung sieht man demnach in allen Kreisen der bevorstehenden Entscheidung entgegen, von der man allgemein wünscht, dass sie in einer dem grossen staatlich-wirthschaftlichen Unternehmen entsprechenden und die Prosperität desselben sicherstellenden Weise erfolgen möge.

Verein Deutscher Maschineningenieure.

Aus der Versammlung im März 1884.

Den Hauptvortrag des Abends hielt Herr Eisenbahn-Maschinenmeister Reymann über die Buchführung in den Eisenbahn-Werkstätten.

Der Zweck der Werkstätten-Buchführung ist:

1. den Verbleib von Geld nachzuweisen und
2. das dafür Erhaltene resp. das Geleistete zu fixiren.

Hierbei wird zugleich eine Controle über Arbeit und Material gewonnen und dadurch die Grundlage für die Statistik. Ausserdem erhält man noch die Grundlagen für die Calculation, sofern man die Buchführung dazu benutzt, die Kosten für einzelne Gegenstände festzustellen.

Der Vortragende zeigt nun in anschaulicher Darstellungsweise, wie diese und noch andere Zwecke durch die Werkstätten-Buchführung, wie sie bei der Berlin-Hamburger Bahn organisirt ist, erfüllt werden.

Es zerfallen die Gesammtkosten in solche für den Lohn, für das Material und in die sogenannten Generalkosten. Während der Lohn reine persönliche und das Material reine sächliche Kosten sind, sind die Generalkosten aus persönlichen, sächlichen und noch anderen Kosten zusammengesetzt.

Der Lohn wird in folgender Weise ermittelt.

Jeder Arbeiter hat eine Tafel, auf welcher er jeden Abend seine Tagesleistung verzeichnet und dabei angiebt, woran und wie lange er an den einzelnen Gegenständen gearbeitet hat. Diese Tafeln werden beim Schluss der Arbeitszeit, also um 6 Uhr, ins Werkführer-Bureau gebracht und hier sogleich von den Werkführern und Werkmeistern revidirt und unterzeichnet, um am folgenden Morgen dem Rechnungsführer-Bureau übergeben zu werden. Hier wird der Inhalt der Tafeln ins Calculationsconto und in die Werkmeister-Bücher übertragen und damit die dauernde Unterlage geschaffen; die Tafeln werden Nachmittags wieder in die Werkstatt zurückgeschickt und vertheilt.

Die Werkmeister-Bücher enthalten die Conten der einzelnen Arbeiter, die mit der Arbeitszeit belastet werden. Nach Abschluss der Arbeitsperiode, die bei der Berlin-Hamburger Eisenbahn vierzehntägig ist, wird daraus der fällige Lohn ermittelt. Als Ergänzung werden ausserdem Accordbücher geführt, die zur Controle der Abschlagszahlung und des Accordverdienstes dienen.

Die Calculationsbücher enthalten neben den Aufwendungen für den Lohn noch die Materialkosten, und zwar so speciell, dass man für jedes Conto, z. B. eine bestimmte Locomotive, Tender, Wagen, Wasserstation, Barrière, Brücke etc. daraus ersehen kann, welche Personen und zu welcher Zeit dieselben dafür gearbeitet haben, welches Material und welche Quantität dazu verbraucht ist und welches Altmaterial dabei gewonnen wurde. Aus diesen Angaben und mit Hinzurechnung der Generalkosten werden am Jahresende die Kosten der einzelnen Titel und Gegenstände ermittelt und damit Vergleichungen zwischen verschiedenen Jahrgängen und Werkstätten, mit den Leistungen der Betriebsmittel und eine Würdigung der Werkstätten- und der Betriebsleistung möglich gemacht.

Die Kosten der Materialien gelangen durch Eintragung der bezahlten Rechnungen der Lieferanten in die Bücher, speciell in die Materialconten, während das Material selbst in das Magazin geht. Bücher und Magazin müssen stets in Uebereinstimmung sich befinden, und wird zur Ueberwachung dieses von Zeit zu Zeit eine Revision und Aufnahme sämmtlicher Magazinbestände und Abschluss sämmtlicher Materialconten vorgenommen.

Während die Materialconten auf der einen Seite den Eingang der Waaren laut Rechnung nachweisen, weisen sie den Ausgang resp. Verbleib der Waaren laut Lieferschein andererseits nach, und muss sich der zeitige Bestand als Differenz beider Seiten ergeben.

Am Ende des Jahres werden die Materialconten abgeschlossen und müssen dann diese sowohl als auch die Werkmeister-Bücher mit den Calculationsbüchern übereinstimmen.

Die Verabfolgung von Materialien an die Arbeiter erfolgt auf Grund von Lieferungsscheinen. Bei der Materialverwaltung wird jeder Lieferschein darauf geprüft, ob er den Namen des Werkführers, des Arbeiters und der Arbeit enthält, sodann ob der Werkführer die Arbeit, der das Material zu dienen hat, für eine sogenannte Neuausstattung, für eine Reparatur oder eine Verstärkung hält. Im ersteren Falle ist ein Inventarisationsvermerk, d. h. der Nachweis darüber, dass der Gegenstand in das Inventar- oder Depôtverzeichniss aufgenommen ist, erforderlich. Im Falle der Reparatur ist ein Asservationsvermerk nöthig, d. h. diejenige Position des Asservationsbuches, wo die bei dieser Reparatur gewonnenen Altmaterialien vereinnahmt sind, muss angegeben sein.

Nach dieser formellen Untersuchung wird von der Materialverwaltung das Gewicht und der Preis des fertigen Gegenstandes ermittelt, und zwar mit Berücksichtigung des zurückgelieferten neuen brauchbaren Materials und der Brocken, des Feuerverlustes und der Spähne.

Unter Generalkosten werden diejenigen Kosten verstanden, die zwar auch durch die Anfertigung der einzelnen Gegenstände hervorgerufen sind, die aber doch nur theilweise von denselben gerechterweise getragen werden; so z. B. die Kosten der Dampfkraft, die Anfertigung von Modellen. Bei der Berlin-Hamburger Eisenbahn sind zu den Generalkosten zu rechnen: 1. sämmtliches Gehalt der Werkstattsbeamten und ihrer Hülfskräfte, 2. die Löhne der Arbeiter, welche Kessel und Dampfmaschinen bedienen, die die Werkstätten reinigen, die Magazinirung, das Auf- und Abladen und den Transport der Materialien bewirken, 3. das ganze Gehalt von Portier, Nachtwächter und sonstiger Bewachung, 4. Uniformirung, Wohnung etc., 5. Krankencassen-Beiträge, 6. Unterhaltung der Werkstatts-Gebäude und der Büreaus, Heizung und Erleuchtung, 7. Instandhaltung der Gleisanlagen und Drehscheiben, 8. Kosten der Instandhaltung und des Ersatzes der Dampfmaschinen, Transmissionen und Werkzeug-Maschinen, 9. Kosten der Kohlen für die Kessel etc., Schmier- und Putzmaterial, 10. Kosten der Büreaubedürfnisse an Papier, Büchern etc., 11. die Modellkosten.

Weiter sind hierher zu rechnen:

12. Die Kosten der Feuer- und Unfallversicherung, 13. die Zinsen und die Amortisationsquote für die ganze Werkstatts-Anlage.

Die Generalkosten werden am Schlusse des Jahres ermittelt und gleichmässig über den an die Arbeiter gezahlten Lohn vertheilt.

Die Reservestücke, vorgearbeitete und ganz fertige Gegenstände, welche nicht von Lieferanten bezogen, sondern von der eigenen Werkstatt gefertigt werden, kommen zunächst in das Materialienmagazin, und zwar in die sogenannte Depôtabtheilung. Da alle Gegenstände des Materialienmagazins nur als reines Material, d. h. frei von Arbeitslohn, verrechnet werden, so muss den Depôtartikeln, falls sie in der Werkstatt hergestellt sind,

eine Bewerthung gegeben werden, die den verursachten Lohn und die Generalkosten einschliesst. An Stelle des variablen Generalkostensatzes tritt hierbei ein Satz von 50 pCt. des Lohnes.

Diesem in den Hauptzügen vorgeführten Werkstätten-Buchwesen liess der Redner noch einige weitere Angaben in der an den Vortrag sich anschliessenden Discussion folgen. An letzterer betheiligten sich ausser dem Vorsitzenden noch die Herren Dopp, Glaser und Rustemeyer, wobei von dem Commissionsrath Glaser die bei Französischen Eisenbahnen übliche Werkstätten-Buchführung in klarer Weise erläutert wurde.

Localbahnen der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft.

1. Sádska-Nimburg(-Velelib).

Concessionirt wurden am 11. März 1883 der genannten Gesellschaft die Linien:

a) von Sádska nach Nimburg . . . . 8,052 km,
b) von Nimburg nach Velelib . . . . 2,825 „
c) von Nimburg ein projectirtes Verbindungsgleis zum Bahnhofe der Oesterreichischen Nordwestbahn dortselbst . . . . 1,700 „

Das veranschlagte Baucapital beträgt für Sádska-Nimburg-Velelib mit Verbindungscurve 928 000 fl. Oe. W., für die Reconstruction der Strecke Porican-Sádska 140 000 fl.

Unterm 2. Mai 1883 wurde die Linie unter a und b in Bau genommen und am 26. August 1883 erfolgte die Eröffnung der Localbahn „Sádska-Nimburg-Velelib“ für den öffentlichen Personen- und Gütertransport.

Was die technischen Verhältnisse der Bahn anlangt, so ist zunächst zu bemerken, dass die Spurweite die normale (1,435 m) ist, der Unterbau eingleisig hergestellt und das Terrain auch nur für ein Gleis erworben wurde.

Der Bau bot keine technischen Schwierigkeiten. Die Elbebrücke (4 Oeffnungen mit zusammen 161,20 m Lichtweite) wurde auf gemauerten, pneumatisch fundirten Pfeilern mit Eisen-Tragconstruction, also in definitiver Weise erbaut und verdient hervorgehoben zu werden, dass es gelungen ist, diesen Bau in dem kurzen Zeitraum von 3 Monaten zu bewerkstelligen.

Bauleitender Techniker war Oberinspector Eduard Bazika, Chef der gesellschaftlichen Bauleitung in Prag. Derselben untergeordnet, fungirte für den Bau der in Rede stehenden Bahn eine Bauführung mit dem Sitze in Nimburg.

Als Bauunternehmer waren bei dem Bau thätig:

1. die Bauunternehmung Krulis und Zelenka in Prag für die Unter-, Ober- und Hochbau-Arbeiten (excl. Elbebrücke),
2. Bauunternehmung Klein, Schmoll und Gärtner in Wien für die Pfeilerbauten der Elbebrücke,
3. Prager Eisenindustrie-Gesellschaft für die Eisenconstruction der Elbebrücke.

Von der Staatsbahn in eigener Regie wurde bewirkt: die Lieferung des gesammten Oberbau-Materials und des Schotters, der Wasserstations-Einrichtung, sowie sonstigen mechanischen Ausrüstung, die Lieferung der gesammten Einrichtung und des Inventars der Gebäude in den Stationen und auf der currenten Strecke.

Die Bahn ist von hervorragender Bedeutung für den durchgehenden Verkehr, indem sie die Verbindung zwischen der nördlichen Staatsbahn „Wien-Prag“ in Porican mit den Böhmischen Commercialbahnen in Velelib und mit der Oesterreichischen Nordwestbahn in Nimburg herstellt.

Ihrer diesbezüglichen Bedeutung entsprechend wurde die Strecke bis Nimburg als Hauptbahn II. Ranges für eine Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 45 km pro Stunde erbaut und ausgerüstet. Ebenso wie auf ihr werden Hauptbahn-Locomotiven auf dem noch zu erbauenden Verbindungsgleise zur Station Nimburg der Oesterreichischen Nordwestbahn verkehren.

Die Strecke Nimburg-Velelib wurde als reine Secundärbahn für eine Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 25 km pro Stunde erbaut und ausgerüstet. Hauptbahn-Locomotiven können auf sie nicht übergehen.

Der Betrieb von Sádska, resp. von Porican aus bis incl. Station Nimburg wird von der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, jener auf der Strecke Nimburg-Velelib von den Böhmischen Commercialbahnen geführt.

Aus Vorstehendem ergiebt sich die hohe Bedeutung dieser Bahn in strategischer Hinsicht von selbst.

Auch der Localverkehr der Bahn ist von Bedeutung. Das von der Bahn durchzogene Gebiet ist Ackerbau treibend. Nimburg ist eine bedeutende Stadt an der Elbe mit hervorragender Mühlenindustrie. Eine dortselbst befindliche Zuckerfabrik ist bereits mit der Oesterreichischen Nordwestbahn verbunden.

Die Stationsorte und deren Entfernungen (in Kilometern) sind:

1. Station Sádska . . . . 5,953 km von Porican,
2. Haltestelle Horatew . . . . . . 3,9555 „ „ Sádska,
3. Station Nimburg . . . . 3,761 „ „ Horatew,
4. Station Velelib (seit 25. October 1883 aber aufgelassen) . . . . . 3,5685 km von Nimburg

2. Localbahn von Minkowic nach Zvolenoves.

Zu bauen waren die Bahnstrecken:

a) Localbahn von Minkowic nach Zvolenoves. Baulänge 7,893 km, Betriebslänge 7,909 km (verstanden zwischen den Aufnahmegebäudemitten der beiden Endstationen Minkowic und Zvolenoves).
b) Schleppbahn von der Endstation Zvolenoves zur dortigen Zuckerfabrik (die Trace ist noch nicht fixirt).

Tag der Concession 11. März 1883. Das veranschlagte Baucapital beträgt 270 000 fl. Oe. W. Der Bau der Linie a) begann am 17. Juni 1883 und wurde am 31. October 1883 beendigt. Die Einleitung des provisorischen Frachtenverkehrs in vollen Wagenladungen erfolgte ab 26. November 1883, die Eröffnung für den öffentlichen Frachtenverkehr am 20. Februar 1884.

Die Spurweite der Bahn ist normal (1,435 m). Der Unterbau ist eingleisig hergestellt und das Terrain wurde nur für ein Gleis erworben.

Die Bahn dient dem Localverkehr, sie ist Zubringer für die Hauptbahn (Linie Prag-Bodenbach), an welche sie durch die Localbahn Kralup-Welwarn in Station Kralup Anschluss hat.

Der Zweck der Bahn ist, die grosse Zuckerfabrik und Domäne in Zvolenoves (Kaiserlicher Privatbesitz) mit der bereits im Betriebe stehenden Secundärbahn „Kralup-Welwarn“ zu verbinden, sowie den bedeutenden Orten Zemech, Volovic, Nonmeric, Kamenomost und Zvolenoves, nebst dem dicht bevölkerten und an landwirthschaftlichen, industriellen und bergmännischen Producten reichen Hinterlande die Erleichterung des Absatzes ihrer Erzeugnisse, namentlich in der Richtung gegen Prag hin, zu ermöglichen.

Die Bahn durchzieht einen Landstrich, woselbst 5 600 Seelen pro Quadratmeile oder 97 Seelen pro Quadratkilometer leben und in welchem die landwirthschaftliche Industrie, der Bergbau (Kohle) und der Ackerbau in der höchsten Blüthe stehen.

Ausser den Etablissements der K. K. Privatdomäne in Zvolenoves befinden sich noch in Nonmeric eine Dampfmühle und in Volovic das K. K. Bräuhaus.

Die Bahn hat folgende Stationen:

1. Ausgangsstation Minkowic . . . . 2,482 km von Kralup,
2. Station Volovic . . . . 2,805 „ „ Minkowic,
3. Haltestelle Nonmeric . . . . . . 2,360 „ „ Volovic,
4. Entstation Zvolenoves . . . . . . 2,744 „ „ Nonmeric,

entfernt.

Die Ausgangsstation Minkowic ist eine Station der früher erbauten Secundärbahn Kralup-Welwarn; die Abzweigung der Linie Minkowic-Zvolenoves findet 315,76 m hinter Aufnahmegebäudemitte Minkowic statt.

Der Bau bot keinerlei technische Schwierigkeiten; der Kosten-Schwerpunkt lag in der Grundeinlösung.

Bauleitender Techniker war wie bei 1. Oberinspector Eduard Bazika, Chef der gesellschaftlichen Bauleitung in Prag. Der Bauleitung Prag untergeordnet, fungirte die Bauführung in Volovic. Bauunternehmer ist A. Haudek aus Chotzen.

3. Industriebahn von Station Dasic zur Zuckerfabrik bei Stadt Dasic.

Concessionirt unterm 26. September 1882. Baulänge 1,796 km, Betriebslänge 1,816 km. Veranschlagtes Baucapital 37 000 fl. Oe. W. Baubeginn Ende April 1883, Baubeendigung 31. Juli 1883. Am 31. August 1883 wurde auf dieser Industriebahn der Betrieb eröffnet. Normale Spurweite (1,435 m). Unterbau eingleisig.

Diese Industriebahn hat die Verbindung der Dasicer Zuckerfabrik mit der nördlichen Linie der Staatsbahn in der Station Dasic zum Zwecke; sie dient zur billigeren Verfrachtung der landwirthschaftlichen Producte, insbesondere der Zuckerrübe und wurde lediglich zu Zwecken der genannten Zuckerfabrik und mit Ausschluss der Personenbeförderung erbaut.

Stationen wurden daher für die Bahn nicht erbaut. Die Beistellung und Abholung der Wagen zur, resp. von der Zuckerfabrik wird mittelst Locomotive von der Station Pardubitz aus bewirkt.

Der Bau bot keinerlei technische Schwierigkeiten.

Der gesellschaftlichen Bauleitung Prag untergeordnet, fungirte für den Bau dieser Schleppbahn ein Bauführer mit dem Sitze in Prag. Bauunternehmer Heinrich Rabas in Pardubitz.

4. Schleppbahn von Lobositz zum Elbe-Ufer.

Concession vom 21. August 1881. Baulänge 2,248 km, Betriebslänge 2,887 km. Veranschlagtes Baucapital 86 000 fl. Oe. W. Baubeginn 11. Juni 1883, Baubeendigung 1. September 1883. Am 10. December 1883 wurde der Betrieb auf dieser Schleppbahn eröffnet. Normale Spurweite (1,435 m). Unterbau eingleisig.

Die Bahn verbindet die Station Lobositz der nördlichen Linie der Staatsbahn mit dem Elbe-Umschlagplatze am Garascharm.

Als Schleppbahn hat sie keine Stationen. Sie zweigt unmittelbar von der Station Lobositz aus dem currenten Gleise der

Hauptbahnlinie Prag-Bodenbach ab und endigt beim Elbe-Ufer. Der Umschlagplatz für Schiffe ist entlang der Garasch-Insel angeordnet und das Ufergleis vorläufig in einer Länge von 500 m hergestellt.

Der Bau bot keinerlei technische Schwierigkeiten.

Der gesellschaftlichen Bauleitung Prag untergeordnet, fungirte für den Bau dieser Schleppbahn ein Bauführer mit dem Sitze in Lobositz.

Bauunternehmer ist Chr. Eschenauer aus Leitmeritz.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Verstaatlichung der Eisenbahnen vom nationalen Standpunkte.

Keine Frage des Eisenbahnwesens beschäftigt gegenwärtig sowohl die Regierung, als auch die Bevölkerung mehr, als die Nordbahnfrage. Das tonangebende Blatt der Czechen, die „Politik", ergeht sich aus diesem Anlass in folgendem Excurs über das Princip der Verstaatlichung überhaupt, um dann für das bekannte Uebereinkommen mit der Nordbahn einzutreten. Der Artikel lautet:

„In Oesterreich ist die Verstaatlichung der Bahnen kein System, sondern nur ein Mittel, welches dort angewendet wird, wo eben concrete Gründe dafür sprechen, nicht aber über diese Grenze hinaus. Unter solchen concreten Gründen ist zunächst das durch die Staatsgarantie zu deckende Deficit von Privatbahnen zu verstehen. Da durfte und musste der Versuch gemacht werden, durch Uebernahme der Verwaltung die Beseitigung des Deficits in energischer Weise anzustreben. Ferner musste dort, wo das allgemeine Interesse dringend den raschen Ausbau einer Bahn erheischte, der Staat eingreifen, das gilt von der Arlbergbahn, den beiden Transversalbahnen etc. Endlich aber war die Verstaatlichung auch dort geboten, wo sie das einzige Mittel war, um zur entsprechenden Herabsetzung der Tarife zu gelangen und auf andere Privatbahnen einen diesbezüglichen heilsamen Druck auszuüben. Aus diesen praktischen Gründen allein, nicht auf Grund eines doctrinären Verstaatlichungsprincipes, hat das Ministerium Taaffe allerdings in puncto der Verstaatlichung ziemlich viel geleistet und wurde es dabei von der autonomistischen Majorität unterstützt. Jüngst hat aber der Handelsminister selbst im Herrenhause die Erklärung abgegeben, dass er die Verschiedenheit der Preussischen und Oesterreichischen Verhältnisse anerkenne und daher auch die Verstaatlichung nicht grundsätzlich anzuwenden beabsichtige. Man hat ebensowenig einen Grund, beim Finanzminister eine staatssocialistische Neigung für die Verstaatlichung der Eisenbahnen vorauszusetzen, da dadurch das Deficit wenigstens für die nächste Zeit gesteigert wird. Andererseits hat auch schon einer der hervorragendsten Staatsmänner der autonomistischen Partei, Fürst Georg Lobkowitz, im Herrenhause auf eine der Unzukömmlichkeiten der Verstaatlichung hingewiesen, auf die nämlich, dass dadurch den Landeshauptstädten ein grosser Theil jener Einkünfte entzogen wird, welche sie von den Privatbahnen ziehen, was namentlich für Prag von grosser Bedeutung ist. Vom autonomistischen und nationalen Standpunkt ist überdies auf die Gefahr hinzuweisen, welche bei consequenter Durchführung der Verstaatlichung der Eisenbahnen daraus entstehen würde, dass unter einem centralistischen und germanisatorischen Ministerium das zahlreiche Personal der Staatsbahnen zu Agitationszwecken gegen uns missbraucht werden könnte. Endlich ist aber auch vom wirthschaftlichen Standpunkt der Umstand in Betracht zu ziehen, dass ja gerade der Bau von Eisenbahnen eines der wichtigsten Mittel für den Umsatz des mobilen Capitals bildet, — das so gut wie jedes andere Capital Förderung verdient, und, wie neulich Fürst Karl Schwarzenberg sehr richtig und berichtigend bemerkte, keineswegs in der bekannten flachen Weise verunglimpft werden soll. Nach dem Allen ist vollkommen klar, weshalb wir zwar die Verstaatlichung der Eisenbahnen dort, wo sie durch concrete, praktische Gründe motivirt ist, acceptiren, aber keineswegs die Verstaatlichung als unser Princip und Programm betrachten. Von diesem Standpunkt haben wir also auch gegen die Nichtverstaatlichung der Nordbahn nichts einzuwenden, sofern nämlich bei der Privilegiumsverlängerung der genannten Bahn jene Vortheile erzielt werden, welche im Interesse der Gesammtheit wünschenswerth erscheinen." (Man vergleiche weiter unten die Agitation im Wiener Gemeinderathe.)

Organisation des Staatseisenbahn-Betriebes.

Je näher der Zeitpunkt rückt, schreibt die „Oesterr. Eisenbahn-Ztg.", an welchem der Staat die Kaiser Franz-Josefbahn übernimmt, und in den Besitz sowohl der Pilsen-Priesener als auch der ganzen Arlbergbahn gelangt, umso dringender werden in den betheiligten Kreisen die Fragen, wie die Verwaltung des grossen Staatseisenbahnkörpers gestaltet werden wird. Nach neueren Nachrichten soll eine Organisation mit folgenden Bestimmungen geplant werden: Für sämmtliche Staatsbahnen soll Eine Generaldirection errichtet werden. Der Generaldirection untergeordnet sind Ober-Bahnbetriebsämter, deren Errichtung nicht, wie es ursprünglich biess, ausschliesslich nach dem technischen Bedarfe erfolgte, deren Standort vielmehr — es mag dies vielleicht nur ein Zufall sein, aber er ist jedenfalls bedeutsam — hauptsächlich in den Provinzialhauptstädten gewählt wurde. Diese Ober-Bahnbetriebsämter werden eröffnet für Böhmen in Prag und Pilsen, für Niederösterreich in Wien, für Galizien in Krakau und Lemberg. Es ist noch ungewiss, ob das gegenwärtig in Salzburg bestehende Ober-Bahnbetriebsamt daselbst verbleibt oder ob es aufgehoben wird. Gewiss dagegen wird ein Ober-Bahnbetriebsamt in Innsbruck errichtet und das Ober-Bahnbetriebsamt in Steyr aufgehoben werden. (Nach weiterer Mittheilung soll die interimistische Errichtung von Ober-Bahnbetriebsämtern in Budweis und Pola verfügt sein. Nach der neuen Streckeneintheilung sind zugewiesen dem Ober-Bahnbetriebsamte Wien die Strecken Wien-Linz, Amstetten-Klein-Reifling und St. Valentin-Klein-Reifling, dem Ober-Bahnbetriebsamte Linz die Strecken Linz-Salzburg-Passau, Steinach-Schärding und Linz-Gaisbach, dem Ober-Bahnbetriebsamte Villach die Strecken Pontafel-Klein-Reifling, Tarvis-Laibach mit den Nebenlinien, dem Ober-Bahnbetriebsamt Innsbruck die Strecke Innsbruck-Bregenz, Innsbruck-Selzthal, dem Ober-Bahnbetriebsamt Budweis die Strecken Budweis-St. Valentin. Das Ober-Bahnbetriebsamt Pola hat die Strecken Divacca-Pola, das Ober-Bahnbetriebsamt Pribram behält seine gegenwärtige Eintheilung.) Was die Abgrenzung der Competenz betrifft, so lässt sich im Allgemeinen sagen, dass der Wirkungskreis der Ober-Bahnbetriebsämter, wie sie gegenwärtig auf den westlichen Staatsbahnen bestehen, bedeutend erweitert werden soll. Die Ober-Bahnbetriebsämter werden die provisorische Anstellung der Beamten und Diener, welche für den Bau- und Bahnerhaltungsdienst, für den Verkehrs- und Commerzialdienst, sowie für die Zugbeförderung bestimmt sind, zugewiesen erhalten. Die definitive Anstellung bleibt der Generaldirection vorbehalten. Die Ober-Bahnbetriebsämter werden auch bezüglich der Materialverwaltung das Recht haben, für die Erfordernisse ihrer speciellen Strecke bis zu einer gewissen Grenze die Lieferungen selbst auszuschreiben und die Arbeiten zu vergeben; sie werden bei der Bahnerhaltung bis zum Betrage von 30 000 fl. im Jahre selbstständig vorgehen, und auch bezüglich der finanziellen Gebahrung wird ihnen bis zu einem Betrage, der mit ungefähr 100 000 Gulden fixirt ist, soweit es die Bedürfnisse ihrer Verkehrsstrecke erheischen, die selbstständige Action gestattet. Für die Anstellung der Beamten und Diener wird in den sprachlich gemischten Ländern nicht blos das Verständniss der Deutschen Sprache, sondern auch die Kenntniss der Landessprache als obligatorisch gefordert. Es wird jetzt schon seit der Uebernahme des Betriebes der Linie Rakonitz-Protivin jede Czechische Eingabe auf Verlangen in Czechischer Sprache beantwortet. Zu diesem Zwecke ist in Pribram ein eigenes Uebersetzungsbureau eingerichtet worden, welchem alle diese Zuschriften und das Deutsche Concept der Antwort behufs Uebertragung in die Czechische Sprache zugewiesen werden.

Verkehrsrapporte an die Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen.

Die Einsendung dieser Rapporte ist für alle Bahnen obligatorisch. Eine Verwaltung hatte in ihrer Instruction angeordnet, dass diese Rapporte von den K. K. Postconducteuren übernommen und bestätigt werden. Das Handelsministerium erklärte die Unzulässigkeit dieser, deshalb auch aufzuhebenden Anordnung mit der Motivirung, dass weder die Beamten der fahrenden Post noch die K. K. Postconducteure zu dieser Uebernahme und Bestätigung verpflichtet sind und dies sei deshalb auch unzulässig, weil die Uebergabe- und Uebernahmegeschäfte der Postbediensteten auf den Bahnen ohnehin nur mit grösster Anstrengung ohne Ueberschreitung des fahrplanmässigen Aufenthaltes bewältigt werden können.

Die Kündigung der Deutsch-Oesterreichisch-Rumänischen Verbandstarife.

Ueber die auf Autopsie beruhenden Wahrnehmungen, sowie die Seitens der hiesigen Industriellen dem Handelsministerium zugegangenen Klagen über die unsere Industrie schädigenden differirenden Tarife des Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen und des Deutsch-Oesterreichisch-Rumänischen Verbandstarifes haben die Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen den Beschluss gefasst, die Tarife zwischen Deutschen Stationen und Stationen der Rumänischen Eisenbahnen exclusive der Tarife für Getreide zu kündigen. Es treten die seit 1. März 1883 giltigen Tarife mit 30. September 1884 ausser Kraft. Unverzüglich werden aber auch von unseren Bahnen mit denen Rumäniens Verhandlungen eingeleitet werden, um für allfällige neue Tarife für den Verkehr zwischen Rumänien und Deutschland die Grundlage zu erhalten, wobei Seitens unserer Bahnen der Grundsatz festgehalten wird, dass keine Deutsche Station nach einer Rumänischen Station einen billigeren Tarif erhalte, als die auf derselben Route gelegene Oesterreichische Grenzstation.

Das Pester Central-Abrechnungsbureau.

Eine Nachricht der „Bud. Corr." von einem Erlass des Handelsministers an die Oesterreichischen und gemeinsamen Bahnen

bezüglich des Abbruches der Verrechnung mit dem Pester Central-Abrechnungsbureau ist schon durch den Beschluss der letzten Directorenconferenz der Ungarischen und gemeinsamen Eisenbahnen als unbegründet bezeichnet worden. Der Sachverhalt ist folgender: Bekanntlich sind die Agenden des Pester Central-Abrechnungsbureaus jüngst in einer Directorenconferenz bis auf einen Punkt, die Bezahlung und Abrechnung der Militär-Tariftaxen, geregelt worden. In dieser Verrechnung haben die Direction für Staatseisenbahnbetrieb und einige Oesterreichische Privatbahnen, darunter die Nordwestbahn, ihren autonomen Standpunkt wahren wollen und diese Verrechnung sich speciell bei ihren Cassen vorbehalten. Dieses musste selbstverständlich dem Pester Central-Abrechnungsbureau notificirt werden, und da die Functionen des Verwaltungsrathes, in dessen Namen allein derartige Erklärungen abgegeben werden können, bei der Direction für Staatseisenbahnbetrieb die im Handelsministerium gebildete Ministerialcommission versieht, so hat die Direction für Staatseisenbahnbetrieb ihre Erklärung mit Bewilligung dieser Commission, also mit Bewilligung des Handelsministeriums abgegeben.

Böhmische Bahnen.

Die relativ kurze Dauer der Zuckercampagne wie auch das totale Darniederliegen der Zuckerausfuhr machten sich auch im März fühlbar, und sind die Einnahmen der Böhmischen Bahnen abermals um ein Beträchtliches zurückgeblieben. Mit dem ersten Quartale dürften jedoch die Mindereingänge als abgeschlossen zu betrachten sein, da die Befrachtung der Bahnen durch die Zuckerindustrie im April v. J. ihr Ende gefunden hatte. Die Quartaleinnahmen der hier in Betracht kommenden sieben Transport-Unternehmungen belaufen sich in Summa auf 4 992 007 fl. und sind um 353 501 fl. geringer als in derselben Zeit des Vorjahres. Die grössten Mindereinnahmen haben erlitten: die Böhmische Westbahn, die Prag-Duxer Bahn und die Buschtêhrader Lit. A. Gut behauptet haben sich nur die Dux-Bodenbacher und die Buschtêhrader Lit. B. Die erstere hatte ein ansehnlicheres Plus erzielt, während die B.-Strecke der Buschtêhrader mit einem nur unbedeutenden Mehr das Quartal beschliesst.

Die Galizische Transversalbahn und eine neue Verbindung mit derselben.

Ein Theil dieser Bahn (Podgorze-Oswiecim) wird bereits Anfangs Juni d. J. eröffnet, demnach um 8 Monate früher, als dies präliminirt wurde. Auf diese Weise erspart die Regierung an Intercalarzinsen 300 000—400 000 fl. und überdies wird die Transversalbahn in der Lage sein, schon im nächsten Herbst und Winter von dem Getreideverkehr Gewinn zu ziehen.

Die Verhandlungen mit der Carl-Ludwigbahn bezüglich der Theilung des Transitverkehrs sind noch im Zuge.

Project Bielitz-Kalwarja.

Der Handelsminister hat einem Consortium die Concession für die technischen Vorarbeiten zur Localbahn Bielitz-Kety-Andrychow-Wadowice-Kalwarja ertheilt, wodurch die Nordbahn mit der Linie Sucha-Skawina der Karpathenbahn verbunden sein würde.

Arlbergtunnel.

Am Charsamstag sind im Osttunnel von den Mineuren die letzten Sprengschüsse abgefeuert worden, in etwa vierzehn Tagen wird die Ausmauerung vollendet sein; auch auf der Westseite wird der Tunnelbau in kurzer Zeit fertig werden. Die Canalisirung und der Oberbau dürften zwar noch eine geraume Zeit in Anspruch nehmen; jedenfalls aber wird der Tunnel bis zum 14. Juni, dem Tage des ersten Spatenstiches, fix und fertig sein.

Oesterreichische Wagen-Leihgesellschaft.

Die Verwaltung dieser Gesellschaft beschäftigt sich mit dem Projecte, einen Theil ihrer Mittel für den Bau von Specialwagen zu verwenden. Die günstigen Resultate, welche eine Belgische Gesellschaft mit dem Vermiethen von Cisternenwagen in Oesterreich und Deutschland erzielt hat, haben vorerst die Aufmerksamkeit auf diese für den Transport von Petroleum, Mineralschmieröl etc. verwendete Gattung Vehikel gelenkt. Die Chancen der Oesterreichischen Gesellschaft sind hierbei insofern günstigere, als die Zollbehörde nach neuester Praxis die Verzollung der wenn auch nur leihweise im Inlande circulirenden Belgischen Wagen fordert.

Der Wiener Gemeinderath contra Ferdinands-Nordbahn.

Diese Körperschaft hat vor längerer Zeit, noch vor der Veröffentlichung des Uebereinkommens mit der Nordbahn, eine Commission zur Wahrung der städtischen Interessen beim Ablauf des Privilegiums dieser Bahn eingesetzt, welche folgenden Beschluss gefasst hat: „Der Bürgermeister wird ersucht, ohne Verzug eine Petition an die beiden Häuser des Hohen Reichsrathes zu richten, in welcher um Ablehnung des zwischen dem Finanz- und Handelsministerium einerseits und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn andererseits geschlossenen Uebereinkommens angesucht und dieses Ansuchen auch eingehend motivirt werde. In dieser Petition möge sowohl für den Fall, als die Kaiser Ferdinands-Nordbahn verstaatlicht würde, wie auch für den Fall, als die Verstaatlichung nicht einträte, an beide Häuser des Reichsrathes das dringende Ansuchen gestellt werden: den in dieser Petition ausgesprochenen Wünschen in Rücksicht auf die Herabsetzung und Vereinfachung der Tarife, Aenderung der Classificationen, Verhältniss der Auslands- und Verbandstarife zu den Inlandstarifen, den Transittarifen durch Wien zu den Tarifen ab und nach Wien, den Wünschen in Bezug auf die Refactien, die Cartelle, die Nebengebühren, die Reexpedition, auf gewisse Bestimmungen des Betriebsreglements etc. volle Berücksichtigung angedeihen zu lassen.“ — Dem Gemeinderathe Dr. Menger wurde seitens der Commission der Dank für die Verfassung seines Referates votirt; ferner wurde beschlossen, das Referat in Druck zu legen und dasselbe der Petition an die beiden Häuser des Reichsrathes beizuschliessen. — Wie stark die Agitation gegen das erwähnte Uebereinkommen betrieben wird, geht aus folgender von 38 Gemeinderäthen unterschriebenen Einladung an die Wähler zu einer am 21. cr. Abends stattfindenden Versammlung hervor, über deren Resultat wir nächstens berichten. Die Einladung lautet: „Mitbürger! In kurzer Zeit werden die von Euch in das Abgeordnetenhaus entsendeten Vertreter berufen werden, ihr Votum über die Lösung der Nordbahnfrage abzugeben. Wenn es jemals nothwendig war, dass die Wähler laut und eindringlich ihre Stimme zum Schutze der Interessen des Volkes erheben, so ist dies jetzt der Fall. Handelt es sich doch bei der Nordbahnfrage darum, ob Euer Handel, Eure Industrie, Euer Haushalt noch fernerhin abhängig sein soll von dem Gebote einer privaten Erwerbsunternehmung oder ob der berufene Wahrer der Gesammtinteressen, der Staat, an die Stelle derselben treten soll. Wir berufen daher eine Versammlung aller Wähler der Stadt Wien ein, welche in der Volkshalle des neuen Rathhauses stattfinden wird. Auf der Tagesordnung steht: Die Besprechung der Nordbahnfrage. Mitbürger! Erscheint zahlreich! Keiner versäume es zu kommen, auf dass wir den Beweis liefern, dass wir einig entschlossen sind, unsere Rechte zu wahren“.

Börsenbericht und Coursnotiz.

Wie schon Eingangs dieses Berichtes erwähnt, beherrscht die Frage der Nordbahn einigermassen auch die Coursverhältnisse der übrigen Bahnen; sie war auf 2584 gefallen und ist ein weiterer Rückgang deshalb wahrscheinlich, weil sehr viele berechtigte und unberechtigte Factoren sich in die Lösung dieser Frage einmengen. Die Dividendenschätzungen beeinflussen den Cours der Staatsbahn (316,90) und Südbahn (192,30), welche geringere Dividenden als im Vorjahre ergeben sollen, obzwar dies offiziös dementirt wurde. Gesucht waren Böhmische Westbahn (317) und Graz-Köflach (264), weil beide Bahnen die Conversion ihrer Prioritäten auf die Tagesordnung ihrer demnächstigen Generalversammlung gesetzt haben.

Die Neu-Organisation der Verwaltung der Königlich Ungarischen Staatsbahnen.

Mit 1. April d. J. ist eine neue Organisation der Verwaltung der Königlich Ungarischen Staatsbahnen und der mit denselben vom Staate betriebenen Privatbahnen in Wirksamkeit getreten, deren Details aus dem nachfolgenden von der Königlichen Direction an sämmtliche Verwaltungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen ergangenen Circularschreiben zu entnehmen sind. Dasselbe lautet:

Wir beehren uns mitzutheilen, dass mit 1. April 1884 eine neue Organisation der Verwaltung der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen ins Leben tritt. Nach dieser von Sr. Excellenz dem Herrn Königlich Ungarischen Communicationsminister genehmigten neuen Organisation wird mit der Verwaltung der Königlich Ungarisch Staatseisenbahnen die „Direction der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen“ betraut. Diese Direction, deren Sitz Budapest ist, untersteht unmittelbar dem Königlich Ungarischen Ministerium für öffentliche Arbeiten und Communication. Die Direction besteht aus dem Präsidenten, dem Vicepräsidenten und aus 5 Directoren; an den Plenarsitzungen der Direction betheiligen sich auch noch die vom Herrn Königlich Ungarischen Communicationsminister mit Stimmrecht ernannten Mitglieder und die vom Präsidenten mit Referatsagenden betrauten Sectionschefs.

An der Spitze der Direction steht der Präsident; dem Vicepräsidenten und den Directoren ist je eine oder mehrere Sectionen untergeordnet, deren Angelegenheiten sie in den Directionssitzungen referiren.

Die Direction ist in folgende Sectionen eingetheilt:

I. Für allgemeine Verwaltung,
II. Finanzielle Section,
III. Bahnerhaltungs-Section,
IV. Bau-Section,
V. Verkehrs-Section,
VI. Commerzielle Section,
VII. Manipulations- und Reclamations-Section,

VIII. Control-Section,
IX. Zugförderungs-Section,
X. Werkstätten-Section,
XI. Material- und Inventar-Manipulations-Section.

Den Präsidenten vertritt im Falle der Abwesenheit oder Verhinderung der Vicepräsident; bezüglich Vertretung der Directoren verfügt der Präsident; die Sectionschefs werden durch die rangältesten Abtheilungsleiter vertreten.

Präsident der Direction der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen ist (wie bereits mitgetheilt) Ministerialrath Ludwig v. Tolnay;

Vicepräsident: Ministerialrath Ladislaus Nagy, zugleich mit Leitung und Referat der Angelegenheiten der Control- (VIII.) Section betraut.

Directoren:

Alois v. Horváth, Leiter und Referent der Angelegenheiten der Section XI,

Fridolin Blaskovicz, Leiter und Referent der Angelegenheiten der Sectionen III und IV,

Stefan Verderber, Leiter und Referent der Angelegenheiten der Sectionen IX und X,

August Walther, Leiter und Referent der Angelegenheiten der Sectionen V und VII,

Johann Czigly, Leiter und Referent der Angelegenheiten der Sectionen I und II.

Sectionschefs:

Section I. Josef Somody, Inspector,
„ II. Anton Merta, „
„ III. Kajetán Banovits, Oberinspector,
„ IV. Ludwig v. Horváth, „
„ V. Felix Langer,
„ VI. Albert Schober, Kgl. Rath, Oberinspector, ausnahmsweise mit dem Referat der Agenden der Section betraut und unmittelbar dem Präsidenten untergeordnet,
„ VII. Johann Zucker, Oberinspector,
„ VIII. Franz Suján, Kgl. Rath, Oberinspector,
„ IX. Adolf Porcher, Oberinspector,
„ X. Karl Wagner, Inspector,
„ XI. Constantin Donhofer, Oberinspector.

Das Netz der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen und der vom Staate verwalteten sonstigen Bahnen ist bezüglich unmittelbarer Leitung und Ueberwachung des externen Dienstes in einzelne Gruppen eingetheilt, an deren Spitze als Expositur der Centraldirection je eine Betriebsleitung steht.

Die Betriebsleitungen sind der Centraldirection untergeordnet. Die Betriebsleitung wird im Falle Abwesenheit oder Verhinderung des Chefs von dem Rangältesten der Leiter der einzelnen Dienstzweige geleitet und vertreten.

Die Betriebsleitungen und die deren Leitung anvertrauten Linien sind derzeit die folgenden:

I. Betriebsleitung in Budapest,
für die Linien excl. Hatvan-Budapest, sämmtliche Stationen und Verbindungslinien der Hauptstadt. Zu dieser Betriebsleitung wird auch die demnächst in Betrieb zu nehmende Linie Kelenföld-Neu-Szöny-Bruck gehören.

II. Betriebsleitung in Losoncz,
für die Linien excl. Hatvan-Ruttek, Gran-Bresnitz-Schemnitz, Altsohl-Neusohl-Brezova-Fülek-Bánréve (incl.), Feled-Theissholz, Bánréve-Debschan. Zu dieser Betriebsleitung werden auch die demnächst zu eröffnenden Linien Bánréve-Ozd und Czenter-Banczállas gehören.

III. Betriebsleitung in Miskolcz,
für die Linien excl. Hatvan-Miskolcz-Kaschau, excl. Bánréve-Debreczin, excl. P. Ladány, Vámos Györy-Gyöngyös, Füzes Abony-Erlau und Miskolcz-Diosgyör.

IV. Betriebsleitung in Szolnok,
für die Linien excl. Rakós-Szolnok-P. Ladány incl. Grosswardein, excl. Hatvan-Szolnok, Mezö Tur-Szarvas und P. Foldvár-Békés.

V. Betriebsleitung in Klausenburg,
für die Linien excl. Grosswardein-Klausenburg-Predeál, Gyerés-Torda, Kasárd-Marosvásárhely, Klein-Köpisch-Hermannstadt.

VI. Betriebsleitung in Arad,*)
für die Linien excl. Csaba-Arad, Arad-Temesvár, Arad-Karlsburg excl. Tövis, Piski-Petrozsény und die demnächst zu eröffnende Linie Piski-P. Hunyad.

VII. Betriebsleitung in M.-Theresiopel (Szabadka),
für die Linien excl. Budapest-Franzstadt-M.-Theresiopel-Semlin-Kis Körös-Kalocsa-India-Mitrovica-Dálya-Brod-B. Brod und Verpolje-Samac.

VIII. Betriebsleitung in Agram,
für die Linien Báttaszek-Zákány-Agram-Fiume und Sissek-Doberlin.

Chef der Betriebsleitung in Budapest: Georg v. Szarvasy, Oberinspector; in Losoncz: Anton Schuler, Oberinspector; in Miskolcz: Michael Laber, Oberinspector; in Szolnok: Eduard Riedel, Oberinspector; in Klausenburg: Josef Berény, Oberinspector; in Arad: Karl v. Pekár, Oberinspector; in M.-Theresiopel: Maurus v. Perczel, Oberinspector; in Agram: Josef Tichy, Oberinspector.

*) Bis zum Monat Mai gehören die Linien: Csaba-Arad und Arad-Temesvár zur Betriebsleitung in Szolnok, die Linie Karlsburg-Tövis zur Betriebsleitung in Klausenburg.

Gotthardbahn.

Die „N. Z. Z.“ ist in der Lage, den am 15. April 1884 zwischen der Direction der Gotthardbahn-Gesellschaft und der Unternehmung des Grossen Gotthardtunnels abgeschlossenen Vergleichsvertrag zu veröffentlichen. Art. 1. Es haben sich die Parteien über alle Punkte, die in Art. 2 bezeichneten vier Gegenstände ausgenommen, verglichen und es ergiebt sich als Schlussresultut dieses Vergleiches ein Bau-Abrechnungssaldo zu Gunsten der Unternehmung Favre im Betrage von 513 228,08 Frcs. dabei ist inbegriffen der Betrag von 315 387 Frcs. für Installationen, welche die Gotthardbahn-Gesellschaft von der Unternehmung Favre übernommen hat. Hinwiederum anerkennt die Unternehmung der Gotthardbahn die Rückzahlung der Installationenvorschüsse und der Darlehen schuldig zu sein, wie im nachfolgenden Art. 2 des Näheren angegeben wird. Art. 2. Die in Art. 1 erwähnten verbleibenden 4 Streitgegenstände bestehen in den Forderungen der Unternehmung für die Druckpartie 2 800 m der Göschener Seite, und für die allgemeine Entschädigung, der Forderung der Gotthardbahn für Conventionalabzüge und in einer Differenz, betreffend Verzinsung der Installationenvorschüsse. Es gestalten sich hiernach die Rechtsbegehren der Parteien vor Gericht, wie folgt: I. Rechtsbegehren der Gotthardbahn: Die Unternehmung Favre sei als Schuldnerin der Gotthardbahn-Gesellschaft zu erklären: a) für Installationenvorschüsse im Betrage von 5 584 080,70 Frcs. sammt Zins zu 5 pCt. seit 15. October 1881, abzüglich das seitherige Erträgniss der Coupons der Cautionstitel; b) für Abzüge wegen verspäteter Vollendung des Tunnels im Betrage von 2 745 000 Frcs. nebst Zinsen à 5 pCt. seit jedem Monatsende des Jahres 1881 von der betreffenden Theilsumme; c) für Darleihen im Betrage von 500 000 Frcs. nebst Zins à 5 pCt. von 200 000 Frcs. seit 9. Juni, von 200 000 Frcs. seit 8. Juli und von 100 000 Frcs. seit 9. September 1881. Alles unter Abzug des in Art. 1 festgesetzten Saldo von 513 228,08 Frcs. sammt Zins, unter Haftung der Caution im Sinne der Berechtigung freien Verkaufes der Cautionstitel, eventuell im Sinne der Realisirung nach § 37 des Schuldbetreibungs-Gesetzes des Cantons Luzern, unter Kostenfolge. II. Rechtsbegehren der Unternehmung: Die Gotthardbahn-Gesellschaft sei als Schuldnerin der Unternehmung zu erklären: a) für die Kosten der Druckpartie 2 800 m der Göschener Seite im Betrage von 2 201 368,31 Frcs. Minus die schon in Abrechnung der Gotthardbahn eingestellten 232 358,29 Frcs. also von 1 969 010,02 Frcs. nebst Zins à 5 pCt. seit 1. Januar 1882; b) für allgemeine Entschädigung im Betrage von 11 481 322,50 Frcs. nebst Zins à 5 pCt. seit 1. Januar 1882; c) für den Saldo von 513 228,08 Frcs. laut Art. 1 sammt Zins. Alles unter Abzug der Installationenvorschüsse im Betrage von 5 584 080,79 Frcs. sammt Zins à 5 pCt., jedoch nur von 4 000 000 Frcs. seit 15. October 1881, und unter fernerem Abzug der Darlehen von 500 000 Frcs. mit Verzinsung wie nach dem Begehren der Gotthardbahn, unter Kostenfolge. Art. 3. Der geschlossene Vergleich laut Art. 1 soll bezüglich der Beurtheilung der im Art. 2 genannten Streitpunkte in keiner Richtung präjudiciren. Art. 4. Der in Art. 1 festgesetzte Saldo von 513 228,08 Frcs. ist vom 1. März 1882 an zu 5 pCt. verzinslich; dagegen bleibt die Regulirung von Capital und Zins aufgeschoben bis nach Erledigung des schwebenden Processes. Art. 5. Die Unternehmung Favre tritt die gesammten ihr gehörenden sogenannten Installationsgrundstücke in Göschenen der Gotthardbahngesellschaft zu Eigenthum ab und die Gotthardbahn übernimmt dieselben, und zwar findet der Eigenthumsübergang sofort statt. Zur Verdeutlichung wird bemerkt, dass es sich hierbei um die Terrains handelt, welche südlich durch das schon früher erworbene Grundeigenthum der Gotthardbahn, westlich durch die Reuss, nördlich durch das Dammende in der Gegend des Rienthalbaches und östlich durch das Gebirge begrenzt sind. Der Kaufpreis für diese Grundstücke ist in dem in Art. 1 festgesetzten Saldo von 513 228,08 Frcs. bereits enthalten. Art. 6. Die Parteien übertragen den Process in seinem gegenwärtigen Zustande zur endgültigen Aburtheilung durch Stimmenmehrheit einem von ihnen gewählten Gerichte. Dasselbe besteht aus den Herren: Bundesrichter Dr. Hafner in Lausanne, als Präsident, Bundesrichter Broye in Lausanne, Bundesgerichtsschreiber Dr. Rott in Lausanne, Oberbaurath Thommen in Wien, Generalinspector Schlemmer in Paris, Professor Leissle in Stuttgart und Oberingenieur Meyer in Lausanne, als Mitglieder. Sobald die sämmtlichen Mitglieder die Annahme der Wahl schriftlich erklärt haben, und zwar der Präsident gegenüber den Parteien und die übrigen Mitglieder gegenüber dem Präsidenten, und das Gericht constituirt sein wird, werden die Parteien beim Bundesgerichte das Begehren stellen, die sämmtlichen Processacten dem obengenannten Gerichte zu übergeben. Das Letztere wird das von ihm zu beobachtende Verfahren selber bestimmen,

jedoch sollen immerhin mündliche Schlussvorträge stattfinden dürfen, und es soll jede Partei das Recht haben, nach Gutfinden durch eine oder mehrere Personen für sich das Wort führen zu lassen. Das Schiedsgericht hat ein motivirtes Urtheil auf Grundlage der den Bau des Gotthardtunnels betreffenden Thatsachen und Verträge und des dafür geltenden Rechtes zu fällen. Sollte eines der Mitglieder des Gerichtes verhindert werden, zu functioniren, so wird der Präsident nach Anhörung der Parteien eine Ersatzwahl treffen. Sollte der Präsident selber in den Fall der Verhinderung kommen, so werden, sofern nicht die Parteien sich verständigen, die übrigen sechs Mitglieder das siebente Mitglied ernennen und die sieben Mitglieder werden sodann aus ihrer Mitte den Präsidenten bezeichnen. Immerhin wäre der Ersatzmann oder Nachfolger der nämlichen Berufsclasse zu entnehmen, welcher das ausgetretene Mitglied des Gerichtes angehört hat.

Aus Belgien (Jahresbericht).

Lüttich-Mastrichter Eisenbahn.

Die Generalversammlung der Actionäre hat am 15. April in Brüssel stattgefunden. Herr Director Clermont las den Geschäftsbericht des Verwaltungsraths vor. Die Einnahmen pro 1883 betragen 1 139 314 Frcs. oder 37 977 Frcs. pro Kilometer Betriebslänge; die Ausgaben betragen 643 481 Frcs. Es wird eine Dividende von 20 Frcs. pro Actie von 500 Frcs. vertheilt, also 4 pCt.; pro 1882 wurden nur 12,50 Frcs. pro Actie ausgezahlt; pro 1881 desgl. 10 Frcs.; pro 1880 desgl. 7,50 Frcs.; pro 1879 desgl. 5 Frcs. Der Fortschritt ist also bedeutend.

Miscellen.

Ueber den Ursprung der Quellen

spricht Herr Baurath Ernst Kohl (Director der Weimar-Geraer Eisenbahn) in einem in Weimar gehaltenen und im „Civilingenieur" abgedruckten interessanten Vortrag seine Ansicht dahin aus, dass das Gesetz des hydraulischen Druckes allein den Ursprung aller Quellen und aller fliessenden Gewässer nicht zu erklären vermöge, dass sich diese Erklärung aber in vielfacher Weise unter Zuhülfenahme der durch das feurigflüssige Innere unseres Planeten erzeugten vulkanischen Macht, sowie der elastischen Kräfte der Dampfspannung und des Dampfdruckes ergebe. Die vielen heissen Quellen und die grossen Binnenseen (Todtes Meer, Caspischer See), in welche sich weit mehr Wasser ergiesst, als sie verdunsten und während sie doch an Ausdehnung nicht zunehmen, sprächen dafür, dass Abflüsse aus dem Meere nach dem Innern unseres Planeten vorhanden sind und dort in verschiedenen Tiefen grosse Wasseransammlungen existiren.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Betrieb.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die Haltestelle Stahlhausen (Lauterthalbahn) wird — zufolge einer Mittheilung der Direction der Pfälzischen Eisenbahnen — vom 20. Mai cr. an die Bezeichnung Stahlhausen - Rutsweiler erhalten.

Berlin, den 23. April 1884. (1011)
Die geschäftsführende Direction.
Simon.

II. Güterverkehr.

Vom 25. April cr. ab werden auf Station Selters (an der im Bau befindlichen Strecke Engers-Altenkirchen) Güter des Specialtarifs III in Wagenladungen von mindestens je 10 000 kg nach Engers und darüber hinaus zur Beförderung angenommen, jedoch nur insoweit, als die Ladevorrichtungen auf Station Selters daselbst die Verladung der Sendungen gestatten und sofern zugleich die Versender behufs Begleichung der tarifmässigen Frachten bis Engers an die Güter-Expedition Engers sich bei letzterer ein Creditconto haben eröffnen lassen.

Köln, den 20. April 1884. (1012)
Königliche Eisenbahndirection
(rechtsrheinische).

Vom 10. Juni cr. ab wird die Anwendung der Ausnahme-Frachtsätze, welche im Staatsbahntarif **Berlin-Breslau** und im Stettin-Märkisch-Schlesischen Verbandtarif für Eisen und Stahl des Specialtarifs II zum Export im Verkehr von Stationen der ehemaligen Oberschlesischen und Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn nach Stettin trans. seewärts bestehen, auf solche Sendungen beschränkt, deren überseeische Ausfuhr nach ausserdeutschen Häfen nachgewiesen wird.

Breslau, am 22. April 1884. (1013)
Königliche Eisenbahndirection,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirksamkeit treten im Verkehr zwischen Württembergischen Stationen einerseits und der Badischen Station Hördten andererseits für Holz des Ausnahmetarifs I ermässigte Frachtsätze in Kraft; letztere Station ertheilt nähere Auskunft.

Karlsruhe, den 23. April 1884.
Generaldirection. (1014)

Stettin-Märkisch-Schlesischer Verband. An Stelle der seit 15. November pr. gültigen, hiermit ausser Kraft gesetzten, bezüglichen Frachtsätze gelangen vom 1. Mai d. J. ab anderweite — ermässigte — Tarifsätze für den Transport von Braunkohlen und Braunkohlenbriquets in Ladungen von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen zwischen der Weiche Hermania der B. S. F. E. und den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen zur Einführung, über deren Höhe die betreffenden Güterexpeditionen sowie das Auskunftsbureau hier — Bahnhof Alexanderplatz — Auskunft ertheilen.

Berlin, den 22. April 1884. (1015)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Local-Vieh- etc. Verkehr des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt. Mit Giltigkeit vom 20. April bezw., soweit Erhöhungen eintreten, mit Giltigkeit vom 20. Mai resp. 15. Juni cr. ab, tritt zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. April 1883 der Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält u. A. Bestimmungen für die Stationen der in den Bezirk der unterzeichneten Direction einbezogenen Strecke Suhl-Grimmenthal, Frachtsätze für Einzelvieh im Localverkehr der Friedrichrodaer, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer und Hohenebra-Ebeleber Eisenbahn, sowie Berichtigungen.

Die bisher im Localverkehr der Eisenbahn-Directionsbezirke Erfurt und Magdeburg, im Nordostsee-Hannover-Thüringischen, Preussisch-Thüringischen, Rheinisch-Westfälisch-Thüringischen und Stettin-Berlin-Thüringischen Verband für die Stationen Dietzhausen, Grimmenthal, Rohr und Suhl enthaltenen Entfernungen etc., welche sich auf den Vieh- etc. Verkehr zwischen denjenigen Stationen beziehen, auf welche der Nachtrag Anwendung findet, treten ausser Kraft, bleiben jedoch, soweit sich gegen die bisherige Frachtberechnung durch den vorliegenden Nachtrag Erhöhungen ergeben — wie bereits unterm 1. April cr. publicirt wurde —, noch bis zum 20. Mai cr. in Geltung. Exemplare des Nachtrags können von den Expeditionen der betheiligten Bahnen bezogen werden.

Erfurt, den 13. April 1884. (1016)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Mai d. J. tritt zum Ausnahmetarif für die Börderung von **Steinkohlen, Braunkohlen, Kokes und Briquets** in Sendungen von mindestens 50 000 kg von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Köln (rechtsrheinisch) und Köln (linksrheinisch) sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nach Stationen der Strecke Harburg-Uelzen des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover vom 1. Juni 1883 der Nachtrag I in Kraft, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen etc. sowie Frachtsätze für die Stationen Adendorf, Echem und Hohnstorf.

Köln, den 22. April 1884. (1017)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Für den **Transport alter Eisenmunition** in Wagenladungen von 10 000 kg von der Station Neuulm der Bayerischen Staatsbahn nach der diesseitigen Station Siegburg kommt fortan ein Frachtsatz von 1,32 ℳ pro 100 kg zur Anwendung.

Köln, den 22. April 1884. (1018)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Mit Gültigkeit vom 1. Mai cr. treten im **Schlesisch-Süddeutschen Verbande** für den Verkehr zwischen Hansdorf, Station des Eisenbahn-Directionsbezirkes Berlin einerseits und Stuttgart, Station der Württembergischen Staatsbahn andererseits directe Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die genannten Stationen Auskunft ertheilen.

Breslau, den 21. April 1884. (1019)
Königliche Eisenbahn-Direction,
im Namen der Deutschen Verbands-Verwaltungen.

Der am 10. April cr. mit Gültigkeit bis ultimo desselben Monats in Kraft getretene Ausnahmetarif für den **Transport von Steinkohlen und Kokes** von Stationen der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn nach solchen der Kaiser-Ferdinands- und Mährisch-Schlesischen Nordbahn bleibt über den angegebenen Termin hinaus bis auf Weiteres mit der Massgabe in Geltung, dass die Leitung der Transporte nach den südlich Oderberg belegenen Stationen vom 1. Mai cr. ab ausschliesslich via Ratibor-Oderberg erfolgt. Vom gleichen Tage ab werden die Steinkohlentransporte von den Rechte-Oder-Ufer-Stationen und von Kattowitz, Rosdzin, Karolinengrube, Kunigundenweiche und Schoppinitz (Wilhelminenweiche) nach der Oesterreichischen Nordwestbahn (Jedlesee-Znaim), der Oesterr. Südbahn, Oesterr. Staatseisenbahn (Wien-Neu-Szönyer Linie), Kaiserin - Elisabethbahn und Wien-Aspang Bahn ebenfalls ausschliesslich über Ratibor-Oderberg befördert.

Sendungen, mit der Vorschrift via Dziedítz beziehungsweise Oswiecim werden noch bis zum 15. Juni d. J. über diese Routen instradirt.

Breslau, den 20. April 1884. (1020)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Zu dem vom 1. Januar d. J. ab giltigen Ausnahmetarif für den **Local-Steinkohlen-Verkehr der Oberschlesischen Bahn** tritt mit dem 1. Mai d. J. ein Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für Sendungen aus der bei Station Morgenroth belegenen Paulusgrube und Berichtigungen, und kann von den diesseitigen Stationen und unserem Verkehrs-Bureau bezogen werden.

Breslau, den 19. April 1884. (1021)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mit dem 15. Mai d. J. treten zu den nachbenannten Ausnahmetarifen für den **Transport Oberschlesischer Kohlen und Cokes** von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn die dabei bezeichneten Nachträge in Kraft:

a) zum Tarif nach der Oesterreichischen Nordwest- etc. Bahn via Mittelwalde vom 1. Juli 1882 Nachtrag IV,
b) zum Tarif nach der Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft vom 1. Juli 1882 via Mittelwalde Nachtrag III,
c) zum Tarif nach der Mähr. Grenzbahn via Mittelwalde-Grulich Nachtrag I,
d) zum Tarif nach der Galizischen Carl-Ludwig- etc. Bahn vom 10. Mai 1883 Nachtrag II,
e) zum Tarif nach der Mährisch-Schlesischen Centralbahn vom 15. Januar 1883 Nachtrag IV,
f) zum Tarif nach der Südnorddeutschen Verbindungsbahn via Görlitz vom 1. September 1883 Nachtrag II und
g) zu Tarif nach der Kaiser-Ferdinands-Nord- etc. Bahn vom 1. März 1884 Nachtrag I.

Sämmtliche Nachträge enthalten neue Frachtsätze ab den Grubenstationen Paulusgrube, Loslau und bezw. Wilhelmsbahngrube, sowie Berichtigungen.

Druckexemplare sind von den Versandstationen unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 19. April 1884. (1022)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 1. Mai d. J. tritt unter Aufhebung des bezüglichen Tarifs vom 1. Januar 1883 ein neuer Tarif für die **Beförderung von Frachtstückgütern und Wagenladungsgütern** zwischen den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrhein.) und Köln (rechtsrhein.), der Aachen-Jülicher, der Eisern-Siegener Eisenbahn, sowie den Stationen Bielefeld, Bremen, Giessen, Gütersloh, Hamburg, Hannover, Harburg, Herford, Hildesheim, Holzminden, Höxter, Linden, Lippstadt, Minden, Northeim, Osnabrück und Paderborn des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover einerseits und Stationen der Bröhlthaler Eisenbahn andererseits in Kraft, welcher indess, abgesehen von den neu aufgenommenen Stationen, wesentliche Aenderungen gegenüber dem bisherigen Tarif nicht enthält.

Exemplare des Tarifs sind bei den Güterexpeditionen zum Preise von 0,25 ℳ käuflich zu haben.

Köln, den 20. April 1884. (1023)
Namens der betheiligten Verwaltungen,
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Güter-Verkehr mit der Prinz-Heinrich Bahn. Am 1. Mai d. J. kommen zur Einführung:

a) Nachtrag I zum Heft 2 vom 1. Juni 1883, enthaltend Ergänzung der Vorbemerkungen, Aenderung von Stationsnamen, Aufnahme neuer Stationen, neue resp. veränderte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 für Roheisen, Aufhebung von Frachtsätzen sowie Instradirungs-Aenderungen resp. Ergänzungen; Preis 5 ₰.

b) Nachtrag I zum Heft 7, enthaltend theilweise ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3, Aufnahme neuer Stationen und Aufhebung von Frachtsätzen; Preis 5 ₰.

c) Heft 10, enthaltend Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Roheisen und Eisenerzen etc. im Verkehre zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld einerseits und Stationen der Prinz-Heinrich Bahn andererseits, durch welchen der Ausnahmetarif für die gleichen Artikel vom 1. März 1882 aufgehoben wird; Preis 10 ₰.

Hinsichtlich der vorerwähnten Aufhebung von Frachtsätzen wird Folgendes mitgetheilt:

Am 15. Juni cr. gelangen zur Aufhebung:

1. Die zwischen den Stationen Cleve, Call, Jünkerath, Köln und Mechernich des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch), den Stationen Emden, Emmerich, Gronau W., Hassbergen, Leer, Lingen, Meppen, Münster, Osnabrück und Papenburg des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) sowie den Stationen Altena, Altenhundem, Arnsberg, Barmen, Barmen-Rittershausen, Barmen (Unter-), Bestwig-Nuttlar, Brügge, Cabel, Creuzthal, Deutz, Elberfeld, Eversberg, Finnentrop, Fröndenberg, Geisweid, Gevelsberg-Haufe, Grevenbrück, Haardt, Hagen, Hagen Rh., Harkotten, Haspe, Herdecke, Hohenlimburg, Holzwickede, Hückeswagen, Iserlohn, Küchelhausen, Langschede, Lennep, Letmathe, Lüdenscheid, Lüttringhausen, Marsberg, Menden, Meschede, Milspe, Mülheim a/Rhein, Neheim-Hüsten, Ober-Hagen, Ohligswald, Olpe, Olsberg, Plettenberg, Remscheid, Ronsdorf, Schalksmühle, Schlebusch, Schwelm, Schwerte, Siegen, Solingen, Unna, Vohwinkel, Werdohl, Wetter, Wickede und Wipperfürth des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld einerseits
und der Station Athus der Prinz-Heinrich Bahn andererseits
bestehenden Frachtsätze. Vom genannten Tage ab erfolgt die Abfertigung bezüglicher Transporte nur im Verkehr mit der Station Athus der Belgischen Staatsbahn.

2. Die im Tarifheft 7 enthaltenen sämmtlichen Frachtsätze für die in den Eisenbahn-Directionsbezirk Elberfeld übergegangenen Stationen Barmen (Mittel-, Ober- und Unter-), Brachbach, Eiserfeld, Elberfeld (Mirke und Ottenbruch), Hagen Rh., Haspe Rh., Herdecke Rh., Hoerde Rh., Kirchen, Niederschelden und Siegen. Ein directer Verkehr für diese Stationen mit den Stationen der Prinz-Heinrich Bahn bleibt nur insoweit bestehen, als das am 1. Mai cr. zur Ausgabe gelangende Heft 10 (Verkehr mit Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld) für die Stationen Brachbach, Eiserfeld, Hagen Rh., Haspe Rh., Herdecke Rh., Hoerde Rh., Kirchen, Niederschelden und Siegen Ausnahmesätze für Roheisen und Eisenerztransport enthält.

Köln, den 21. April 1884. (1024)
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische),
zugleich Namens der betheiligten Bahn-Verwaltungen.

Am 1. Mai d. J. treten zum Tarife des **Sächsisch-Südwestdeutschen Verbandes** die Nachträge V zu Heft No. 1, VIII zu Heft No. 3, VII zu Heft No. 4 in Kraft.

Dieselben enthalten u. A. Ausnahmefrachtsätze für Roheisen in Ladungen von 10 000 kg von Esch a. d. Elz und Dommeldingen nach verschiedenen Sächsischen Stationen, ferner für Braunkohlen, Braunkohlenkokes und Braunkohlenbriquets in Ladungen von 10 000 kg von Borna, Meuselwitz, Rehmsdorf, Rositz und Zeitz nach verschiedenen Badischen und Elsässischen Stationen.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 22. April 1884. (1025)
Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Für diejenigen Gegenstände, welche auf der vom 17. bis 28. Mai d. J. neuen Styls in Verbindung mit einem botanischen Congress zu St. Petersburg stattfindenden internationalen Gartenbau-Ausstellung ausgestellt werden und unverkauft bleiben, wird im Deutsch-Russischen Eisenbahnverbande eine Transportvergünstigung in der Art gewährt, dass für den Hintransport die volle tarifmässige Fracht berechnet wird, der Rücktransport auf derselben Route aber frachtfrei erfolgt, wenn durch Vorlage des Original-Frachtbriefes für die Hintour, sowie durch eine Bescheinigung des Ausstellungs-Comités nachgewiesen wird, dass die Gegenstände ausgestellt gewesen und unverkauft geblieben sind und wenn der Rücktransport ohne höhere Werths- und Interessen-Declaration, sowie ohne Nachnahmebelastung innerhalb vier Wochen nach Schluss der Ausstellung stattfindet.

Bromberg, den 17. April 1884. (1026 J)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung des Deutsch-Russischen Eisenbahnverbandes.

Mit dem 1. Juni d. J. scheidet die Route Schoppinitz-Oels-Mochbern aus dem **Deutsch-Polnischen Eisenbahnverbande** aus und wird der Verkehr zwischen den Verbandstationen der Warschau-Wiener Eisenbahn und der Lodzer Fabrikbahn einerseits und den Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits, soweit sich derselbe via Sosnowice bewegt, ausschliesslich via Kattowitz-Breslau instradirt.

Es werden daher von diesem Termin ab alle mit der Routenvorschrift „via Schoppinitz" aufgegebenen Transporte zwischen den Verbandstationen der oben genannten Bahnen im gebrochenen Verkehr mit Umkartirung in Schoppinitz abgefertigt werden.

Bromberg, den 15. April 1884. (1027 J)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung des Deutsch-Polnischen Eisenbahnverbandes.

Mit dem 1. Mai d. J. tritt zur II. Auflage des **Gütertarifs** für den Eisenbahn-Directionsbezirk **Bromberg** vom 1. Juli 1880 der **Nachtrag III** in Kraft; derselbe kann durch die Billetexpeditionen unseres Verwaltungsbezirks bezogen werden und enthält ausser bereits bestehenden und früher publicirten Tarifänderungen und Ergänzungen:

a) anderweite Ueberfuhrgebühren für Cüstriner-Vorstadt und Posen. Die gleichen Ueberfuhrgebühren kommen auch im Localtarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Januar 1880 II. Auflage zur Anwendung,

b) directe Frachtsätze zwischen Colberg und Degow einerseits und den Berliner Ringbahnstationen Halensee, Städt. Centralviehhof und Viehhof bei Gesundbrunnen andererseits.

Bromberg, den 19. April 1884. (1028 J)
Königliche Eisenbahndirection.

(Fortsetzung der offiz. Anzeigen Seite 434.)

No. 8. Jahrgang 1884. Berlin, am 26. April 1884.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Expedition bis zum 24. April Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur Marke	Signatur Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A	618	1	Kiste	gefüllt —	84	1	Aachen Rh.	Linksrh. Köln	
2	A B	1	1	Korb	gefüllt —	27	2	„	„	
3	A F E	4900	1	Kiste	gefüllt —	79	3	Bingerbrück	„	
4	B	—	4	Colli	Gusswaaren —	9	4	Eschweiler	„	
5	C L	93401	1	Kiste	gefüllt —	52	5	Köln Gereon	„	
6	C S	350	1	Pack	eine Flasche —	2,5	6	Vlissingen	Niederländ. Stsb.	
7	E B	—	1	Sack	Holzkohlen —	15	7	Magdeburg C. B.	K.E.-D. Magdeburg	
8	F B	2523	1	Fass	? —	30	8	Halle	„	
9	F H	4942	1	Kiste	Glaswaaren (Crystallwaaren)	88	9	Porta	K. E.-D. Hannover	auf der Strecke gefunden.
10	F K	5102	1	„	? —	48	10	Kaldenkirchen	Linksrh. Köln	
11	G M	68	2	Stangen	Stahl —	18	11	Mülheim a/Rh. K. M.	Rechtsrh. Köln	
12	G O	8450	1	Ballen	Kurzwaaren —	120	12	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
13	H	—	1	Stück	Stahl —	5,5	13	Gerolstein	„	
14	H C	1338	1	Kiste	gefüllt —	59	14	Aachen Rh.	„	
15	H F A	307	1	„	Manufacturwaaren —	79	15	Neunkirchen	„	
16	H G	3776/7	2	Fässer	? —	88	16	Güsten	K.E.-D. Magdeburg	besch. Eckartsberge.
17	HC	401	2	—	Eisenplatten —	10	17	Duisburg B. M.	Rechtsrh. Köln	
18	H L	—	1	—	eiserne Stehkarre —	—	18	Coblenz M.	Linksrh. Köln	
19	H R	3	1	Pack	2 Körbe —	9	19	Emmerich	Rechtsrh. Köln	
20	J G	—	1	Collo	3 leere Körbe — 1 Sägespriegel —	8	20	Stassfurt	K.E.-D. Magdeburg	
21	J K	7078	1	Ballen	gefüllt —	66	21	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
22	J L	790	1	Sack	Holzwaaren —	58	22	Venlo	„	
23	J M	17	1	Korb	gefüllt —	49	23	Köln Gereon	„	
24	J S	2712	1	Ballen	? —	27	24	Eschweiler	„	
25	K W	20	1	Tonne	leer —	7	25	Quakenbrück Rh.	Rechtsrh. Köln	
26	L F	7085	1	Fass	Wein —	143	26	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
27	L W	295	1	Ballen	Leder —	64	27	Mannheim	Badische Stsb.	
28	M	11	1	Kiste	leer, gebraucht —	16	28	„	„	
29	M C	1628	1	Ballen	Taback —	100	29	Kaldenkirchen	Linksrh. Köln	
	S D	6354	1	„	„ —	195				
		6353	1	„	„ —	300				
30	M G	5823	1	Sack	gefüllt —	20	30	Aachen Rh.	„	
31	M L	3180/2	3	Kisten	? —	216	31	Kaldenkirchen	„	
32	P S	2453	1	Ballen	Wollwaaren —	22,5	32	Coblenz Rh.	„	
33	R	1	1	Kiste	Bilder —	18	33	Aachen Sp. B.	„	
34	R S P	1912	1	Collo	Eisen —	11,5	34	Wittenberg	K. E.-D. Erfurt	
35	S	5	1	Kiste	leer —	7	35	Nordhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
36	S K	398	1	Korb	Wein —	48	36	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
37	S W	2	1	—	schwarzes Köfferchen	12	37	„	„	
38	Th	128	1	—	Plan —	—	38	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
39	V	1	1	—	eisernes Rohr —	2,5	39	Rheine	Rechtsrh. Köln	
40	V	4	1	Kiste	Farin —	27,5	40	Friedberg	K. E.-D. Hannover	
41	V B	781	1	„	Gewebe —	440	41	Maestricht	Grand Centr. Belge	
42	W	285	1	Ballen	Leder —	95	42	Mannheim	Badische Stsb.	
43	W F H	1219	1	Fass	Wein —	—	43	Aix M.	Grand Centr. Belge	
44	W G	4	1	Kiste	? —	9,5	44	Malsfeld	K.E.-D.Frankf.a/M.	
45	W M	638/40	3	Ballen	Leinen —	353	45	Stadtoldendorf	Braunschweig.	
46	W S	10174	1	Korb	1 Kanne Copallack —	33	46	Hannover Eilgut-Exped.	K. E.-D. Hannover	
47	W & W	6843	1	Kiste	? —	59	47	Mannheim	Badische Stsb.	
					B. Colli m. Adressen sign.					
48	St. Altenessen	—	1	Stück	altes Messing —	1	48	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
49	A. Harenberg	—	1	Sack	Kartoffeln —	51	49	Herne K. M.	„	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
50	Barr	2315	1	—	Decke —	—	50	Mainz G. E.	Hess. Ludwigsb.	Barr beschrieben.
51	F. Dürr	—	1	Bierfass	leer —	15	51	Rheda	K. E.-D. Hannover	
52	Gerlach	—	{1 / 4	— / Sack	Matratze — / Betten — }	93	52	Braunschweig	Braunschweig.	
53	Geyer	260	1	Fass	leer —	—	53	Hanau	K.E.-D.Frankf.a/M.	
54	Oberhausen	96	1	Collo	Reisegepäck —	?	54	Vlissingen	Niederländ. Stsb.	
55	{Ulrich in Leipzig}	—	1	Pack	Körbe —	10	55	Göttingen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
					C. Colli m. Nummern sign.					
56	—	158	1	Collo	Maschinentheil —	18	56	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
					D. Colli mit Figuren sign.					
57	{W.H.L. (Figur)}	3695	1	Fass	Oel —	193	57	Mainz G. E.	Hess. Ludwigsb.	
58	{Dreieck mit J (Figur)}	3270	1	Kiste	? —	32	58	Viersen	Linksrh. Köln	
					E. Colli ohne Signatur.					
59	—	—	1	Ballen	? —	35	59	Neuss	„	
60	—	—	1	—	Brechstange —	7,5	60	Cöthen M. H.	K.E.-D.Magdeburg	
61	—	—	1	—	{kief. Brett, 6 m lang, 0,22 m brt., 0,03 m stark}	—	61	Buckau	„	
62	—	—	1	Ring	Draht —	25	62	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
63	—	—	1	Collo	Eisen —	4	63	Louvain	Grand Centr. Belge	
64	—	—	1	Rolle	Eisendraht —	16	64	Oppum	Linksrh. Köln	
65	—	—	1	—	{Eisenstange zu einem Rouleaux, ca. 1 m lang}	1,5	65	Karlsruhe	Badische Stsb.	
66	—	—	1	Sack	Garn —	2	66	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
67	—	—	1	Koffer	Gepäck —	?	67	Baden	Badische Stsb.	
68	—	—	1	Collo	Guss —	45	68	Pforzheim	„	
69	—	—	2	—	{Gusstheile, keilfömig mit einem erhöhten B}	2	69	Cassel O.	K. E.-D. Hannover	
70	—	—	1	—	Haarbesen —	1	70	Nordhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
71	—	—	2	Stücke	Holz —	—	71	Mainz G. E.	Hess. Ludwigsb.	ohne Bezettelung.
72	—	—	1	Pack	Kalbfelle —	19	72	Deutz K. M.	Rechtsrh. Köln	
73	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	25	73	Herne K. M.	„	
74	—	—	1	„	Kartoffeln —	6	74	Oschersleben	K.E.-D.Magdeburg	
75	—	—	1	Collo	2 Körbe, leer —	4	75	Hannover	K. E.-D. Hannover	
76	—	—	6	—	eiserne Krippstützen	—	76	Breslau	Oberschlesische	{Soest-Mainz bezettelt.
77	—	—	1	Fass	leer —	—	77	Mainz G. E.	Hess. Ludwigsb.	
78	—	—	1	Collo	Maschinentheile —	274	78	Neunkirchen	Linksrh. Köln	
79	—	—	1	—	Schaufel —	2	79	Berzée	Grand Centr. Belge	
80	—	—	1	—	{Schienenstück (niedrig. Hüttenprofil)}	9	80	Spandau	K.E.-D.Magdeburg	{auf der Strecke gefunden.

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen
1	B K	1835	1	Fass	leer —	22	1	Mähr. Schönberg	Mähr. Grenzbahn	
2	B K	1836	1	„	leer —	26	2	„	„	
3	J F	1674	1	„	leer —	33	3	„	„	
4	{Vorstand des pomologischen Instituts in Reutlingen}	—	1	Packet	unbekannt —	2	4	Grulich	„	

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen von Seite 432.

Am 15. Juni cr. treten die für die diesseitige Haltestelle Görlitz-Vorbahnhof in unserm Local-Gütertarif sowie in den Staatsbahn-Gütertarifen Berlin einerseits und Magdeburg, Breslau, Bromberg, Erfurt und Braunschweig andererseits, ferner in dem Tarif für den Nachbarverkehr mit der Königlichen Militär-Eisenbahn und im Hanseatisch-Ostdeutschen Verbands-Gütertarif vorgesehenen Entfernungen u. Frachtsätze ausser Kraft.
Vom genannten Tage ab findet auf der gedachten Haltestelle eine Abfertigung von Gütern nicht mehr statt.

Berlin, den 23. April 1884. (1029)
Königliche Eisenbahndirection,
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr. Mit Giltigkeit ab 1. Mai d. J. gelangt Nachtrag V ad Theil II Tarifheft No. 3 für den in rubro bezeichneten Güterverkehr zur Einführung. Derselbe enthält eine Ergänzung der Ausnahmetarife No. 3, 5, 9 und 24.

Wien, am 18. April 1884. (1030)
K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien,
zugleich auch im Namen der übrigen betheiligten Verbands-Verwaltungen.

K. K. pr. Galiz. Carl-Ludwigbahn. Mit 20. Mai dieses Jahres gelangt ein Nachtrag V zu unserem Localtarif für den Personen- und Gepäcks - Transport zur

Einführung, welcher eine Ergänzung der Bestimmungen für den Gebrauch der Tour- und Retourkarten, die Einführung ermässigter Fahrkarten zwischen Lemberg und Zimnawoda und die Errichtung der Personen-Haltestelle Podgorce enthält.

Wien, den 17. Mai 1884. (1031)

Die Generaldirection.

Kaschau - Oderberger Eisenbahn. Für Möbel aus gebogenem Holze, sowie für rohe gebogene Werkhölzer (zur Fabrikation von gebogenen Möbeln) wird im Rückvergütungswege für Transporte von Kassa nach Oderberg bei Verladung der Sendungen durch die Parthei, Unterlassung von Routenvorschriften und nur für solche Sendungen, bei welchen die Oderberger Route allein transportberechtigt ist, eine Bonification vom 14. Tage nach Erscheinen der Publication bis auf Widerruf, spätestens bis Ende 1884 gewährt. Der Frachtsatz beträgt 53,18 fl. pro Waggon, insofern in einem solchen nicht mehr als 5 000 kg geladen werden; für das dieses Quantum überschiessende Gewicht wird pro 100 kg der Frachtsatz von 100 kr. gerechnet. Das Zugeständniss bezieht sich auf den Localtarif. Die Rückvergütung wird gegen Vorlage der Original-Aufgabe-Recepisse und zwar spätestens bis Ende März 1885 gewährt. Bei Sendungen, welche via Oderberg ins Ausland befördert werden, wird pro Waggon eine Ueberfuhrgebühr von 1 fl. 50 kr. gerechnet.

Budapest, den 18. April 1884. (1032)

Die Generaldirection.

III. Eisenbahn-Effectenverkehr.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. Bei der am 21. April 1884 im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Herrn K. K. Regierungsraths und Bezirkshauptmanns Alexander Merbeller und des K. K. Notars Herrn J. U. Dr. Max Ritter von Obentraut auf Grund des staatlich genehmigten Tilgungsplanes stattgefundenen Verloosung der im Jahre 1884 zur Tilgung gelangenden Theilschuldverschreibungen des mit dem hohen Handelsministerial-Erlasse vom 20 April 1880 Z. 12256 genehmigten 4½ pCt. Prioritätsanleihens wurden gezogen:

a) Von den Obligationen zu je 1 500 ℳ D. R. W. 52 Stück u. z. die Nummern:

von	bis einschliesslich	von	bis einschliesslich
337	340	3309	3312
689	692	4433	4436
909	912	5681	5684
2025	2028	9489	9492
2193	2196	10369	10372
2913	2916	10657	10660
2937	2940		

b) Von den Obligationen zu je 300 ℳ D. R. W. 100 Stück u. z. die Nummern:

von	bis einschliesslich
18281	18300
23281	23300
23821	23840
24401	24420
30621	30640

Die Auszahlung dieser ausgeloosten Schuldverschreibungen, deren Verzinsung mit 30. Juni 1884 aufhört, erfolgt gegen Rückgabe der Obligationen nebst allen nicht verfallenen Coupons und des Talons mit dem auf der Obligation ersichtlichen Nominalwerthe am 30. Juni 1884 nach dem Wortlaute der Schuldverschreibungen u. z. in Deutschland in Mark Deutscher Reichswährung, in Oesterreich nach Wahl der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft entweder in derselben Weise, oder in Gulden Oesterr. Währg. Silber in dem dem Courswerthe der Mark entsprechenden Betrage u. z.:

in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Co.,
„ Prag bei dem Herrn Moritz Zdekauer,
„ Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
„ Berlin bei der Direction der Disconto-Gesellschaft und bei dem Herrn S. Bleichröder,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptcassa der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Von den in den früheren Jahren ausgeloosten Obligationen sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:

Aus dem Jahre 1881.
a) von den Obligationen zu je 1 500 ℳ D. R. W. die Nummern 9289, 11268,
b) von den Obligationen zu je 300 ℳ D. R. W. die Nummern 23981 bis einschliesslich 23986, 27666.

Aus dem Jahre 1882.
a) von den Obligationen zu je 1 500 ℳ D. R. W. die Nummern 2653, 9093, 9094,
b) von den Obligationen zu je 300 ℳ D. R. W. die Nummern 15180, 21341 bis einschliesslich 21346, 35101, 35102.

Aus dem Jahre 1883.
a) von den Obligationen zu je 1 500 ℳ D. R. W. die Nummern 7617 bis einschliesslich 7620,
b) von den Obligationen zu je 300 ℳ D. R. W. die Nummern 12656 bis einschliesslich 12660, 16961, 16962, 16963, 21155 bis einschliesslich 21159, 22261.

Der Betrag fehlender Coupons wird an dem auszuzahlenden Capitalsbetrage gekürzt werden.

Teplitz, am 22. April 1882. (1033)

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. Bei der am 21. April 1884 im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Herrn K. K Regierungsrath und Bezirkshauptmann Alexander Merbeller und des K. K. Notars Herrn J. U. Dr. Max Ritter von Obentraut stattgefundenen Ausloosung der nach Massgabe des § 50 der Gesellschaftsstatuten und des Beschlusses der am 16. d. M. stattgefundenen 26. ordentlichen Generalversammlung in diesem Jahre zur Tilgung gelangenden 77 Stück Actien wurden nachstehende Nummern gezogen:

17 214 1058 1258 2032 2948 3006 3621 3642 3676 4157 4189 5103 5655 5678 5782 6536 6707 6855 6888 6973 7243 7271 7543 7871 7918 8038 8251 8429 8554 8984 9127 9722 10393 10500 11388 11869 12472 12614 12705 13181 13288 13291 14025 14480 14934 15356 15441 15824 16323 16626 17384 18172 18219 18561 18721 18838 19553 19615 19713 20364 20485 20860 20941 21009 21541 22601 23152 23252 24743 24874 24980 25006 25690 26146 26244 26690.

Die Auszahlung dieser ausgeloosten Actien erfolgt gegen Rückgabe der Actien mit Coupons (von einschliesslich No. 27 an) und des Talons vom 1. Juli 1884 angefangen mit je 210 fl. Oe. W. Bankvaluta

in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Co.,
„ Prag bei dem Herrn Moritz Zdekauer,
„ Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
„ Berlin bei der Direction der Disconto-Gesellschaft und bei dem Herrn S. Bleichröder,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptcassa der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Bei diesen Cassen werden auch für die ausgeloosten und rückgestellten Actien die nach Massgabe des § 51 der Gesellschaftsstatuten ausgefertigten Genussscheine ausgefolgt.

Von den in den früheren Jahren ausgeloosten Actien sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:

Aus dem Jahre 1875 No. 1270.
„ „ „ 1879 „ 3938 5060 19744.
„ „ „ 1880 „ 7522 24016.
„ „ „ 1881 „ 7463.
„ „ „ 1882 „ 2597 2782 7853 8686 10671 14389 14627 21731.
Aus dem Jahre 1883 No. 352 5699 18383 21773 24439 24603 24961.

Bei Einlösung der ausgeloosten Actien wird der für fehlende Coupons entfallende Betrag vom Capital in Abzug gebracht.

Teplitz, am 22. April 1884. (1034)

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

IV. General-Versammlungen.

Eutin - Lübecker Eisenbahn-Gesellschaft. Die elfte ordentliche Generalversammlung dieser Gesellschaft findet am

Sonnabend, den 24. Mai 1884,

Nachmittags 2 Uhr, im Saale des Hôtel „Stadt Hamburg" in Eutin statt.

Gegenstände der Verhandlung:

1. Vorlage des Geschäftsberichts für das Betriebsjahr 1883.
2. Berichtserstattung des Aufsichtsraths über die Prüfung der Betriebsrechnung pro 1883 und Antrag auf Entlastung.
3. Bestimmung der Gewinnst-Dividende pro 1883.
4. Neuwahl eines Mitgliedes des Verwaltungsraths.
5. Neuwahl eines Mitgliedes des Aufsichtsraths.

Zur Theilnahme an der Generalversammlung sind nach § 10 des Statuts die Inhaber von mindestens 5 Actien berechtigt. Die Theilnehmer haben ihren Actienbesitz bezw. denjenigen, für welchen sie in Vollmacht stimmen, unter Angabe der Nummern spätestens am 20. Mai d. Js. in Lübeck bei der Commerzbank, in Oldenburg bei der Landesbank, in Berlin bei dem Bankhause Louis Kuczynski, in Frankfurt a/M. bei dem Bankhause von Erlanger & Söhne nachzuweisen; sie erhalten hierüber eine Bescheinigung, gegen welche am Tage der Generalversammlung die Eintrittskarten in Eutin ausgehändigt werden.

Eutin, den 20. April 1884. (1035 H & V)

Der Verwaltungsrath.

K. K. priv. Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahngesellschaft. Der gefertigte Verwaltungsrath giebt sich die Ehre, die Actionäre der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft zu der

Mittwoch, den 30. April 1884,
um 10 Uhr Vormittags,

im Saale des Ingenieur- und Architekten-Vereines in Wien (Eschenbachgasse 9) stattfindenden

XXIII. (ordentlichen) Generalversammlung

einzuladen.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Gestionsbericht des Verwaltungsrathes.

2. Bericht über den Betrieb der Oesterreichischen und Rumänischen Linien im Jahre 1883.
3. Bericht des Revisionsausschusses über die Betriebsrechnungen und den Rechnungsabschluss pro 1883.
4. Antrag des Verwaltungsrathes über die Verwendung des Reinerträgnisses.
5. Wahl des Revisionsausschusses.
6. Antrag des Verwaltungsrathes wegen Erwerbung der Concession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Lemberg über Rawa ruska an die Russische Grenze bei Nelreba (Tomaszow).
7. Antrag des Verwaltungsrathes wegen Betheiligung der Gesellschaft an der Capitalsbeschaffung und Uebernahme des Betriebes von an die Hauptbahn anschliessenden Localbahnen.
8. Erneuerung des Verwaltungsrathes.

Jene Herren Actionäre, welche der Generalversammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecht nach Massgabe der Statuten ausüben wollen, haben ihre Actien bis längstens 22. April 1884 bei der Centralcassa der Gesellschaft (I. Elisabethstrasse 9) in Wien, oder
bei der Anglo-Oesterreichischen Bank in Wien,
bei der Sammlungscassa der Gesellschaft in Lemberg,
bei der Galiz. Actien-Hypothekenbank in Lemberg, eventuell
bei deren Filialen in Krakau, Czernowitz und Tarnopol,
bei der Anglo-Austrian-Bank in London, oder
bei der Banque National de Roumanie in Bucarest
mittelst doppelt auszufertigender Consignationen (wozu Blanquette bei den genannten Cassen unentgeltlich verabfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung hierüber die Legitimationskarten zur Generalversammlung.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden.

Wien, am 30. März 1884. (1036)

Der Verwaltungsrath.

V. Submissionen.

K. Württembergische Staatseisenbahn. Für die Werkstätten der K. Württembergischen Staatsbahn soll der Jahresbedarf an Eisenblech (Kesselblech und gerippptes Blech) im Betrage von ca. 25—26 Tonnen angeschafft werden.

Das Verzeichniss der Bleche nebst den Lieferungsbedingungen kann von dem Secretariat der Generaldirection bezogen werden.

Lieferungsofferten sind versiegelt und mit der Aufschrift „Blech-Lieferung" versehen bis zum

2. Mai d. J., Mittags 12 Uhr

bei dem Secretariat der Generaldirection einzureichen.

Stuttgart, den 17. April 1884. (1037)

K. Generaldirection der Staatseisenbahnen, Verwaltungs- und Bau-Abtheilung.

Submission auf Lieferung von
a) 13 Stück Normal-Personenzug-Gepäckwagen,
b) 39 Stück Normal-Wagenachsen,
c) Zugvorrichtungen für 13 Wagen

Freitag, den 9. Mai d. J.,
für die Wagen Vormittags 11½ Uhr,
für die übrigen Theile Vormittags 10 Uhr

in unserem maschinentechnischen Bureau hierselbst, Köthenerstrasse No. 24.

Offerten müssen frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Wagen" resp. „Achsen" oder „Zugvorrichtungen" an das genannte Bureau eingereicht werden. Bedingungen und Zeichnungen können in dem maschinentechnischen Bureau während der Geschäftsstunden eingesehen werden und werden von demselben gegen baar und gebührenfreie Einsendung von 2,50 ℳ für solche ad a, von 1,50 ℳ für solche ad b und von 2 ℳ für Bedingungen ad c verabfolgt.

Berlin, den 18. April 1884. (1038 J)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Holsteinische Marschbahn-Gesellschaft. Die Lieferung der zum Locomotivbetriebe auf der diesseitigen Bahn in der Zeit vom 1. Juli 1884 bis dahin 1885 erforderlichen Steinkohlen, ca. 3 100 000 kg, soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die betreffenden Bedingungen liegen im Bureau unseres Maschinenmeisters Herrn Memmert hierselbst zur Einsicht aus und werden daselbst auch auf portofreien Antrag abgegeben werden.

Bezügliche Offerten mit der Aufschrift „Kohlenlieferung" sind bei der Direction bis zum 19. Mai d. J., Mittags 12 Uhr einzureichen.

Die Auswahl unter den Offerenten, welche sich bis zum 26. Mai d. J. an ihre Gebote zu binden haben, bleibt vorbehalten.

Glückstadt, den 20. April 1884.

Die Direction (1039)
der Holsteinischen Marschbahngesellschaft.

Oels-Gnesener Eisenbahn. Die Lieferung der für die Zeit vom 1. Juli 1884 bis dahin 1885 erforderlichen Steinkohlen und zwar:
3 500 t Kleinkohle zur Locomotivheizung,
2 300 t Würfelkohle zur Locomotiv- und Zimmerheizung,
230 t Nusskohle zur Zimmerheizung
soll im Submissionswege vergeben werden. Offerten sind bis zum 10. Mai 1884, Vormittags 11 Uhr an unsere Centralmaterialienverwaltung zu Oels einzusenden. — Die Lieferungsbedingungen sind von unserem Centralbureau zu Breslau, Museumstrasse 7, gegen Erlegung von 50 ₰ zu beziehen; auch erfolgt portofreie Zusendung gegen Einsendung von 70 ₰. Direction. (1040 H & V)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 34. **Zeitung des Vereins** 1884.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.

2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 30. April 1884.

Deutschlands und Oesterreich-Ungarns Güter-Verkehrsbeziehungen.

Von **Paul Dehn.**

Trotz eines überaus umfangreichen und massenhaften Güteraustausches sind die Verkehrsbeziehungen zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn keineswegs feste und geregelte. Vielmehr befinden sich seit dem Inkrafttreten des Deutschen Reformtarifs vom 1. Januar 1880, welcher unter Annahme des Grundsatzes, dass fremde Waaren nicht billiger als einheimische zu verfrachten sind, für den Transitverkehr Deutschlands die bestandenen Differentialtarife beseitigte, die Deutschen und die Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen in andauernden Tarifkämpfen und haben dabei gegen einander sogar die Elbe (Oesterreichischerseits) und die Donau (Deutscherseits) herangezogen, um auf der freien Strasse dieser Ströme günstigere Anschlüsse für die Weiterbeförderung ihrer Frachten zu finden. Diese Kämpfe sind keineswegs abgeschlossen und sie werden kaum eher endgültig beigelegt werden können, bevor nicht zwischen den beiden Reichen durch Vollziehung einer wirthschaftspolitischen Annäherung die Grundlage zu einer principiellen Verständigung namentlich im Hinblicke auf die gemeinsamen Interessen bei dem Verkehre mit dem Südosten geschaffen worden ist. Diese Nothwendigkeit ergiebt sich aus den vielfachen Beschwerden über die Umgehung der Meistbegünstigung durch tarifpolitische Massnahmen. In der angeblich vom auswärtigen Amte zu Wien inspirirten „Volkswirthschaftlichen Wochenschrift" wurde Mitte Februar 1884 gegen die Deutsche Reichsregierung der Vorwurf erhoben, dass sie durch ein tendenziöses Eisenbahntarifsystem die bestehenden handelspolitischen Abmachungen durchlöchere und „selbst die Meistbegünstigungsclausel zu einer leeren Phrase" mache, „wie dies doch eigentlich durch die verschiedene Behandlung des Russischen und des Ungarischen Getreides in den Frachtsätzen der Deutschen Bahnen practisch erwiesen ist". Es ist der Mühe nicht werth, auf diese Verdächtigung oder an die daran geknüpfte Behauptung, „dass im Deutschen Reiche auch wirklich heute die Tendenz besteht, die im Gesetzgebungswege festgestellten Zölle durch Bahntarif-Manipulationen im Sinne der Absperrung ausländischer Concurrenz administrativ zu corrigiren", irgendwie einzugehen, auch nicht auf die schliessliche Versicherung desselben Blattes mit deutlicher Adresse an die Deutsche Reichsregierung, das habe die Erfahrung zur Evidenz erwiesen, „dass weder ein vertragsmässig gebundener Zoll noch die zugestandene Meistbegünstigung vor willkürlicher Benachtheiligung schützen können, wenn es im Belieben des Stärkeren liegt, den Verkehr durch Erhöhung der Transportkosten abzusperren."

Allein es ist hieraus ersichtlich, dass eine auch sonst hervortretende Missstimmung besteht. So beklagt man sich Oesterreichischerseits über die Erschwerung des Oesterreichischen Holzexports nach Frankreich durch Anrechnung höherer als der für den Deutschen Holzexport bestehenden Sätze, sowie über die grössere Begünstigung Rumäniens im directen Verkehr. Deutscherseits ist u. A. vom Oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Verein in Kattowitz Anfangs 1884 in einer Eingabe an den Preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten darüber Beschwerde erhoben worden, dass durch die Tarifpolitik der Oesterreichischen Nordbahn dem Absatz der Schlesischen Kohle in Oesterreich die grössten Hindernisse in den Weg gelegt werden, indem sie, theils durch eigenen Besitz, theils durch den Betrieb und die Pachtverhältnisse in den innigsten Beziehungen zu dem Ostrauer Kohlenbergbau stehend, sich nicht mit dem — schon bei normalen Tarifen aus einer um 110 km kürzeren Entfernung dieses Reviers von selbst erwachsenden — bedeutenden Frachtvorsprunge begnüge, sondern auch den Ostrauer Kohlen ganz besondere Frachtermässigungen zugestanden habe, die sich in der Form von persönlichen Refactien der Kenntniss weiterer Kreise völlig entziehen. In dieser ungleichmässigen Behandlung der Oberschlesischen und der Ostrauer Steinkohlenfrachten Seitens der Nordbahn liege aber eine directe Verletzung des Deutsch-Oesterreichischen Handelsvertrages, der ausdrücklich eine völlig gleiche Behandlung der Unterthanen der beiden contrahirenden Mächte auf dem Gebiete des Eisenbahntransportwesens ausspreche, eine Verletzung, welche um so empfindlicher sei, als auf gewissen Deutschen Bahnen, die im natürlichen Absatzgebiete der Schlesischen Kohle liegen, die letztere theurer gefahren werde als die Böhmische. Auf diese Eingabe hat der Minister erwiedert, dass seine Bemühungen fortgesetzt darauf gerichtet seien, dem Preussischen Grundsatze der vollen Offentlichkeit der Eisenbahntarife auch auf den Eisenbahnen der im regen Wechselverkehr mit Deutschland stehenden Nachbarländer Eingang zu verschaffen, und zugleich möglichst genaue Angabe der auf der Nordbahn z. Z. für Ostrauer Kohle gewährten Refactien und der

Differenz derselben gegen die für Oberschlesische Kohle ab Oderberg berechneten Frachtsätze erbeten.

Im Verkehr zwischen Deutschland und Rumänien kämpft man Oesterreichisch-Ungarischerseits auf Grund irriger Informationen und im angeblichen Interesse der keineswegs benachtheiligten heimischen Industrie einen ziemlich plan- und ziellosen Kampf gegen die Oberschlesisch-Galizisch-Rumänischen Ausnahmetarife namentlich für Eisenwaaren, welche von der Carl-Ludwigs- und Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn im Interesse der Hebung ihres Transitverkehrs und zugleich zur grossen Genugthuung der Oberschlesischen Producenten wie der Rumänischen Consumenten eingeführt worden waren und allen Theilen zu Statten kamen. Weil die Rumänischen den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen nicht diejenigen Vergünstigungen einräumen wollten, welche sie im Verkehre mit Deutschland zugestanden, so musste auf Anordnung des Oesterreichischen Handelsministes jener Verband gekündigt werden — zum Schaden der betheiligten Oesterreichischen Bahnen, sowie der Oberschlesischen Eiseninteressenten, doch keineswegs zu Gunsten der Oesterreichischen, sondern zum Vortheile der Englischen Eisenindustrie, welche dadurch in Rumänien wieder die Oberhand gewinnt. Unter Heranziehung der Donaustrasse als aushülfebietender Concurrenz ist im Interesse der Rheinpreussischen Eisenindustrie im Verkehr mit Rumänien seit 15. September 1883 von Deutschen Stationen nach Passau und Regensburg Donaulände und von da unter Benutzung der Donau ein neuer Ausnahmetarif für Güter (Getreide, Malz, Hülsenfrüchte und Oelsaaten ausgeschlossen), insbesondere auch für Maschinen aller Art in Kraft getreten, welcher die früher im Verkehr zwischen Deutschland und Rumänien bestandenen Tarife im Wesentlichen aufrecht erhält. Dieser Verkehr ist ziemlich bedeutend und wird, falls Oesterreich-Ungarn bei seiner Kündigung beharrt, auch auf die Sächsisch-Schlesischen Stationen ausgedehnt werden. Es ist doch nicht Deutschlands Schuld, wenn die Rumänischen Staatsbahnen bisher nicht zu bestimmen waren, auch im Verkehre mit Oesterreichisch-Ungarischen Binnenstationen jenes einfache Tarifschema und jene billigen Einheitstaxen zu gewähren, welche sie für den Deutsch-Rumänischen Verkehr angenommen haben. Nur in gänzlicher Verkennung der Sachlage hat man für dieses Verhalten Rumäniens gegenüber Deutschland in Budapest Letzteres verantwortlich zu machen versucht mit Hinweis auf Art. 2 des Oesterreichisch-Ungarisch-Deutschen Handelsvertrages, wonach „hinsichtlich der Durchfuhr von keinem der beiden vertragschliessenden Theile dritte Staaten günstiger als der andere vertragschliessende Theil behandelt werden dürfen und jede, dritten Staaten in diesen Beziehungen eingeräumte Begünstigung ohne Gegenleistung dem anderen vertragschliessenden Theile gleichzeitig einzuräumen ist".

Im internationalen Verkehr hängt die Tarifbildung vielfach von Einflüssen ab, welche alle Grundsätze der Theorie über den Haufen werfen und zuweilen selbst den Forderungen der Gerechtigkeit und Billigkeit nicht entsprechen. Wer gegen die Thatsache ankämpft, dass zwischen Deutschen und Rumänischen Orten wohlfeiler verfrachtet werden kann als zwischen Oesterreichisch-Ungarischen und Rumänischen Plätzen, wird auf andere, noch bedenklichere Missverhältnisse zu verweisen sein. So giebt es nach dem Bericht des Oesterreichisch-Ungarischen Generalconsuls in Bukarest für das Jahr 1882 Frachtsätze, welche von Belgien nach Bukarest um ein Verschwindendes höher sind als von Wien nach Bukarest, so dass der Unterschied gar nicht in die Wage fällt.

Nach den Tarifen der betheiligten Bahnen stellten sich Anfangs 1884 die Frachtsätze auf den beiden concurrirenden Linien, von Rumänien einerseits über Czernowitz und Lemberg, andererseits über Ungheni, Podwoloczyska und Lemberg nach Preussen, wie folgt:

Frachtsätze für 10 000 kg Getreide von Jassy nach	durch Russland über Ungheni-Podwoloczyska		durch Rumänien über Czernowitz-Lemberg	
Breslau	für 1 520 km	412 M.	für 1 094 km	407 M.
Berlin	„ 1 848 „	554 „	„ 1 442 „	494 „
Dresden	„ 1 891 „	479 „	„ 1 373 „	490 „
Leipzig	„ 1 876 „	543 „	„ 1 450 „	554 „

Diese erstaunlichen Unterschiede — zwischen Jassy und Dresden ist die Russische Linie um 518 km weiter und dennoch um 11 M. wohlfeiler — sind auf Rechnung der Russischen Bahnen zu schreiben, welche auf der Strecke Ungheni-Podwoloczyska (729 km) den Tonnenkilometer um 2 ₰ fahren. Schon jetzt wird Getreide aus Südrussland über Kowel und Warschau nach Preussen bis herauf nach Breslau befördert, ohne Oesterreichisch-Ungarisches Gebiet zu berühren. Ende 1884, nach Eröffnung der Bahn Iwangorod-(Dombrowa-)Myslowitz werden die Lemberg-Czernowitzer und vor Allem die Carl-Ludwigsbahn noch leichter umgangen und neben Südrussischen selbst Rumänische Getreidesendungen über Russland unmittelbar an die Deutschen Plätze geführt werden können.

Andererseits wird Rumänisches Getreide nicht selten seewärts nach Süddeutschland verfrachtet, sei es zu Schiff donauabwärts bis von Turn-Severin von der nächsten Nähe der Ungarischen Grenze aus, sei es mit der Eisenbahn von Jassy nach Galatz zur See. Im Jahre 1881 betrugen die Frachtkosten auf letzterem Wege für 10 000 kg Getreide Jassy-Galatz 156 Frcs., Galatz-Venedig bei ganzen Schiffsladungen 175 Frcs., bei Theilladungen in Säcken 200 Frcs. und Venedig-München 335 Frcs., also zusammen 691 Frcs. oder 552,80 M., wogegen sich die Frachtkosten für die Strecke Jassy-Lemberg-München auf 664,50 M. beliefen.

In einer Reihe anderer Artikel sind für den Kampf der Mitteleuropäischen und der Englischen Concurrenz in Rumänien vielfach die Frachtsätze ausschlaggebend, so u. A. in Cement. Englischer Portlandcement kostet in Jassy, über Odessa oder Galatz bezogen, 21,50 Frcs. das Fass von 180 kg. Mit diesem concurrirt bei gleicher Güte Oppelner Cement, welcher loco Jassy zoll- und frachtfrei mit 18 Frcs. das Fass von 166½ kg gekauft wird. Als im Jahre 1883 für die grossen Wasserleitungsbauten in Bukarest bedeutende Mengen von Cement erforderlich wurden, war zunächst der Bezug von Oppelner Cement in Aussicht genommen worden. Allein die betheiligten Eisenbahnen (die Lemberg-Czernowitzer, die Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahngesellschaft und die K. Ungarischen Staatsbahnen) verhandelten allzu lange über die Vertheilung der dabei in Frage stehenden Frachtmengen, so dass die Bukarester sich veranlasst sahen, der Kürze und Einfachheit halber ihren ganzen Bedarf zur See aus England kommen zu lassen.

Unter diesen Umständen werden sich Oesterreich wie Ungarn genöthigt sehen, im Interesse ihres Handels und Verkehrs eine weitblickende, den Verkehr zwischen Orient und Occident möglichst erleichternde Eisenbahntarifpolitik zu befolgen und es haben sich auch nach grossen Opfern durch ihre Verstaatlichungsactionen die Regierungen beider Staaten die unentbehrlichen Vorbedingungen dazu geschaffen.

Wenn irgendwo, so hat auf dem Gebiete des Verkehrswesens die Ungarische Regierung ihr energisches und zielbewusstes Wollen mit bedeutendem Erfolge bethätigt. Im Laufe weniger Jahre hat sie sich inmitten mächtiger Privatbahngesellschaften mit den Oesterreichischen Staats- und Südbahngesellschaften an der Spitze aus kleinen zerstreuten Anfängen ein umfangreiches, nahezu consolidirtes Staatsbahnnetz geschaffen, welches ihr gestattet, den Eisenbahnverkehr zu beherrschen und eine selbstständige Tarifpolitik zu treiben. Radialförmig verzweigen sich die Ungarischen Staatsbahnen in einer Gesammtausdehnung von nahezu 4 000 km von der Hauptstadt aus nördlich nach Ruttka (wo indessen die Strecke Oderberg-Ruttka für den directen Verkehr Berlin-Budapest-Belgrad noch zu verstaatlichen bliebe), nordöstlich nach Kaschau, östlich nach Debreczin, südöstlich nach Predeal, südlich über Semlin nach Belgrad, südwestlich nach Dombovar und Fiume, westlich über Neu-Szöny und Bruck nach Wien. Seit Eröffnung der Strecke Budapest-Fünfkirchen (November 1882), wodurch über Dombovar das südliche Staatsbahnnetz nebst Fiume mit der Hauptstadt in eine zweite vortheilhaftere Verbindung gebracht worden ist, beherrscht die Ungarische Regierung die ganze Diagonale von Marmaros-Sziget im Nordost bis Fiume im Südwest mit demselben freien Tarifirungsrecht, welches sie sich durch Erwerbung der Ostbahn und Theissbahn für die Diagonale von Südost nach Nordwest gesichert hat. Hiermit scheint im Wesentlichen verwirklicht, was Ministerpräsident Tisza in Bezug auf die Verstaatlichung der Eisenbahnen in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 22. November 1882 angestrebt zu haben erklärte, indem er äusserte, es sei nicht erforderlich, dass der Staat unumschränkt alle Bahnen im Lande besitze oder über dieselben verfüge; es reiche hin, wenn der Staat die in commercieller, wirthschaftlicher oder strategischer Hinsicht wichtigsten Hauptlinien besitze oder in anderer Weise auf die Leitung derselben eine Ingerenz ausübe. In Cisleithanien kann sich die Staatsgewalt solcher Fortschritte nicht rühmen. Doch hofft man in Wien, nach Verstaatlichung der Franz-Josefbahn (Wien-Eger) und nach Fertigstellung der Arlbergbahn mit einem Staatseisenbahnnetz in einer Länge von annähernd 5 000 km sich von den grossen Privatbahngesellschaften unabhängig genug gemacht zu haben, um den Ungarn ebenbürtig zur Seite treten und in Verbindung mit den Ungarischen Staatsbahnen das Tarifbestimmungsrecht von der südlichen und südöstlichen Grenze des Reiches, von Predeal und Belgrad bis an die entferntesten westlichen und nordwestlichen Grenzpunkte, nämlich bis zum Bodensee und bis zu dem weit in das Herz Deutschlands vorgeschobenen Knotenpunkte Eger in der Hand und hiermit nicht nur auf den Oesterreichisch-Ungarischen Export, sondern auch auf den Verkehr mit Rumänien und Serbien, ferner nach dem Ausbaue der Orientbahnen mit der ganzen Balkan-Halbinsel einen auch den Privatbahnen gegenüber bestimmenden Einfluss ausüben zu können.

Die neuen Ungarischen Linien der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Trencsin-Sillein und Széred-Galantha.

Concessionirt am 18. December 1882.

a) Linie Trencsin-Sillein.

Baulänge: a) von Trencsin bis zum Anschlusse an die Kaschau-Oderberger Bahn bei der Budatiner Brücke 79,87311 km, b) Verbindungleise vom Rangirbahnhofe Sillein bis Station Sillein (Kaschau-Oderberger Bahn) 0,90328 km, zusammen 80,77639 km. Betriebslänge von Aufnahmegebäudemitte der bestandenen Station Trencsin (Waagthalbahn) bis Aufnahmegebäudemitte Station Sillein der Kaschau-Oderberger Bahn 81,150 km. Veranschlagtes Baucapital 6 682 800 fl. Oe. W. Baubeginn 1. März 1883. Baubeendigung Mitte October 1883. Eröffnet für den öffentlichen Verkehr am 1. November 1883. Normale Spurweite (1,435 m). Unterbau eingleisig und auch das Terrain wurde nur für ein Gleis erworben.

Die Bahn bildet die Vervollständigung und bedeutet den endlichen Ausbau der Waagthalbahn, sie hat den Charakter einer Haupttransitbahn I. Ranges. Durch sie ist eine neue u. zw. die kürzeste und directeste Verbindung zwischen dem Nordosten Ungarns und der Donau hergestellt. Die ausgebaute Waagthalbahn ist nach Vollendung der Südgalizischen Bahnen berufen, in Verbindung mit der Kaschau-Oderberger Bahn und der Bahn nach Saybusch eine neue Verbindung zwischen Galizien und Wien zu bilden. Sehr wichtig wird die Bahn für den Kohlentransport werden. Ihre hohe Bedeutung in strategischer Hinsicht erhellt aus der geographischen Lage der Bahn, welche das Waagthal durchzieht: eine auf der Waagthalbahn operirende Armee hat gegen Westen Wien und Pressburg, gegen Osten Kaschau und Debreczin, im Rücken Komorn und Budapest und vor sich das befestigte Krakau.

Das von der Bahn durchzogene Gebiet ist grösstentheils sehr fruchtbar; nambafter Getreide- und Kartoffelbau zeichnet die Gegend aus. Von Industriezweigen ist blos die Spiritusbrennerei vertreten. Hauptabsatzproduct bildet dermalen Brenn- und Bauholz. Kohle hat die Gegend nicht.

Der Localverkehr muss sich erst entwickeln.

An der Bahn liegt seitwärts der Station „Tepla-Trencsin-Teplitz", das weltberühmte Heilbad Trencsin-Teplitz.

Die Gegend ist reich an Naturschönheiten und landschaftlich interessanten Punkten.

Stationsorte und deren Entfernungen untereinander in Kilometern:

1. Bereits bestandene Station und jetzt genannt „Trencsin-Isztebnik" ist von Pressburg entfernt . . . . . 121,748 km.

Neu erbaut wurden (ad 2—11) u. zw.:

2.	Station Trencsin (Personenbahnhof)	2,096 km,
3.	Station Tepla-Trencsin-Teplitz	7,659 „
4.	Haltestelle Dubnicz	4,961 „
5.	Station Illava	6,643 „
6.	Station Bellus	8,408 „
7.	Station Puchó-Koczkocz	7,029 „
8.	Station Vág-Besztercze	12,197 „
9.	Station Nagy-Bicse-Predmér	14,555 „
10.	Station Hricsó	7,816 „
11.	Rangirbahnhof Sillein	8,331 „
12.	Station Sillein (Kaschau-Oderberger Bahn)	1,455 „

Die Bahn kann, was die technischen Schwierigkeiten anlangt, von Trencsin bis Puchó (d. i. bis Kilom. 36) als mittelschwere Thalbahn bezeichnet werden, während der zweite Theil, d. i. von Puchó bis Sillein, als eine schwere Thalbahn zu nehmen ist, in welcher die Uferschutzbauten und Sanirungsarbeiten eine bedeutende Rolle spielen.

Der Waagfluss wurde dreimal überbrückt u. zw.:

a) bei Trencsin 4 Oeffnungen à 60,2 m = 240,8 m Lichtweite senkrecht;
b) bei Noszicz 3 Oeffnungen à 60 m = 180 m weit,
c) bei Milochow 3 Oeffnungen à 60 m = 180 m weit,
in beiden letzteren Fällen schief unter dem Winkel von 57°—21'.

b) Linie Széred-Galantha.

Baulänge 11,580 km. Betriebslänge $12,494_4$ km (verstanden zwischen den Aufnahmegebäudemitten der beiden Endstationen Széred und Galantha. Veranschlagtes Baucapital 700 000 fl. Oe. W. Baubeginn Mitte September 1883. Baubeendigung Ende October 1883. Eröffnet für den öffentlichen Verkehr am 1. November 1883. Normale Spurweite (1,435 m). Der Unterbau ist eingleisig hergestellt und das Terrain auch nur für ein Gleis erworben.

Die Linie Tyrnau-Széred-Galantha bildet die Verbindung zwischen der Budapest-Wiener Linie der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und deren Waagthalbahnlinie „Pressburg-Sillein" und ist namentlich wichtig für den Budapest-Trencsin-Silleiner Verkehr.

Das von der Bahn durchzogene Gebiet besitzt keine Industrie, nachdem hier nur Getreidebau herrscht.

In den Ortschaften Gány und Barakony befinden sich grosse Meierhöfe und die Zwischenstation Gány erhält ihren Hauptwerth als Getreidestation. Der Local-Personenverkehr ist daher von untergeordneter Bedeutung.

Die Bahn hat folgende Stationen:

1. Station Széred, vormalige Endstation der Linie Tyrnau-Széred, ist von Tyrnau 14,461 km entfernt;
2. Zwischenstation Gány ist von Station Széred 6,3276 km entfernt;
3. Endstation Galantha (Maschinenstation) ist von Station Gány 6,0918 km entfernt.

Der Bau bot keinerlei technische Schwierigkeiten. Die Schwierigkeit lag lediglich in der kurzen Bauzeit.

Bauleitender Techniker für die beiden Linien unter a und b war Heinrich Striegler, Inspector der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, Chef der Bauleitung in Wien.

Die Linie a war in 10, die Linie b in 2 Bauführerstrecken eingetheilt.

Bauunternehmer zu a und b General-Bauunternehmung „Hügel, Sager & Cie." mit dem Sitze in Trencsin.

Bei Linie a fungirten auf der Baustrecke 3 Ober-Ingenieurabtheilungen (u. zw. je 1 in Trencsin, Puchó und Sillein). 13 Strecken-Ingenieure besorgten den Baudienst.

Den Bau der Linie b besorgte 1 Bauleiter, dem 2 Strecken-Ingenieure unterstanden.

Aus dem Deutschen Reich.

Expressgut-Beförderung.

In No. 26 S. 350 dieser Zeitung vom laufenden Jahr wurde unter „Belgien" der bei den Belgischen Staatsbahnen eingeführten Zustellung aufgegebener Gepäckstücke in die Wohnungen der Reisenden Erwähnung gethan und hieran die Bemerkung geknüpft, dass diese Verkehrserleichterung, soweit bekannt, bisher nur in England und den Vereinigten Staaten Nordamerikas zur Anwendung gelangt ist. Im Hinblick hierauf dürfte es angezeigt sein, an dieser Stelle wiederum (vergleiche diese Zeitung von 1878 S. 620, 1881 S. 585 und 1882 S. 388) auf die von den Badischen Staatseisenbahnen im Jahr 1875 eingeführte und seitdem von sämmtlichen Süddeutschen Eisenbahnverwaltungen angenommene Expressgut-Beförderung hinzuweisen, bei welcher an Orten, woselbst sich eine Gepäck- oder Güterbestätterei befindet oder das zur Bestellung erforderliche Personal sonst zur Verfügung steht, die Zuführung und Ablieferung des Gutes an den Adressaten alsbald nach Ankunft stattfindet. Hierdurch ist im innern Verkehr der Badischen Bahnen den Reisenden auch die Möglichkeit geboten, ihr Gepäck nach allen bedeutenderen Stationen als Expressgut direct nach der Privatwohnung oder dem Gasthofe abfertigen zu lassen, zu welchem Behufe die Stationen angewiesen sind, den Reisenden bei der Anbringung der Adressen an die Gepäckstücke, wozu die zur Signirung der Stückgüter bestimmten Anhängezettel verwendet werden können, hülfreich an die Hand zu gehen. Was die für solche Transporte zur Erhebung kommenden Taxen betrifft, so wird Expressgut nach dem Gepäcktarif abgefertigt und für das Verbringen in die Wohnung des Adressaten wird eine Zustellgebühr von 15 ₰ für jede auch nur angefangenen 50 kg Gewicht mit einem Minimalsatz von 20 ₰ für die Sendung erhoben.

Die Eisenbahncommission des Abgeordnetenhauses

trat am 25. d. Mts. zur Berathung über den Gesetzentwurf, betreffend den weiteren Erwerb von Eisenbahnen für den Staat zusammen. In der Generaldiscussion nahmen nur die Abg. Steffen und Dr. Lieber (Montabaur) das Wort, um ihren gegen die Verstaatlichung überhaupt gerichteten principiellen Standpunkt zu wahren. Es wurde sodann, da der betr. Regierungscommissar sich entfernen musste, zunächst die Position in § 2 No. 3, in welcher 360 000 ℳ zur Betheiligung des Staates an dem Unternehmen einer Eisenbahn von Perleberg über Pritzwalk nach Wittstock durch Uebernahme von Actien aufgewendet werden sollen, zur Berathung gestellt. Die Position wurde bewilligt und ging darauf die Commission zur Berathung des § 1 No. 1a über, welcher die Genehmigung des Vertrages vom 29. März 1884, betr. den Uebergang des Berlin-Hamburger Bahnunternehmens auf den Staat betrifft. In der Discussion machte Abg. Dr. Hammacher auf das eigenthümliche auf Vertrag beruhende Privilegium der Stadt Lauenburg aufmerksam, auf der Bahn nach Hamburg Personen und Güter frei zu befördern und gab der Regierung zur Erwägung anheim, ob dieses Privilegium nicht besser abzulösen wäre. Er gab indessen seinem Bedenken keine Folge, nachdem der Regierungscommissar erklärt hatte, es handle sich nur um die kleine Strecke von Lauenburg nach Büchen, also um eine Sache ohne Bedeutung. Im weiteren Verlauf der Sitzung wurden sämmtliche Verträge bis auf die Bremer Bahn, über welche die Berathung wegen Abwesenheit des Referenten von Eynern ausgesetzt wurde, sowie der grössere Theil des Gesetzes genehmigt. Die Commission wird noch eine Sitzung zu halten haben.

Berlin-Görlitz.

Mit dem 1. Juni d. J. erfolgt die Betriebseröffnung des Anschlusses der Bahn an die Berliner Stadtbahn und die Einführung ihrer Züge auf Letztere. Gleichzeitig werden die bisher gebräuchlichen sogenannten Omnibuszüge eingestellt. Es kommen dann auch die seither zu den Omnibuszügen der Strecke Berlin-Grünau verausgabten Billets III. Cl. in Wegfall und werden bei den Vorortszügen normale Fahrpreise erhoben, wodurch im Preise III. Cl. in einzelnen Relationen unerhebliche Erhöhungen eintreten.

Berlin-Dresden.

Die Notiz der „Frankfurter Zeitung“ über Erhebungen, welche im Ministerium wegen einer Verstaatlichung der Berlin-Dresdener Bahn gepflogen würden (in No. 31 d. Ztg. von uns als fraglich bezeichnet) ist, wie die „Post“ hört, in allen ihren Punkten unrichtig.

Halle-Sorau-Guben.

Der Verwaltungsrath hat am 21. d. M. beschlossen, die (in No. 15 S. 199 d. Ztg. mitgetheilte) Regierungsofferte auf Verstaatlichung der Bahn anzunehmen und die Generalversammlung zum 28. Mai cr. einzuberufen.

Berlin-Hamburg.

Was die Organisation der künftigen Verwaltung der Berlin-Hamburger Bahn anlangt, so ist dem im Auszug von uns in No. 29 (S. 385) mitgetheilten Nachtragsetat zu entnehmen, dass die Verwaltung zunächst einer besonderen in Berlin zu errichtenden Königl. Direction übertragen werden wird. Nach dem „Berl. Actionär“ soll in Hamburg ein Königl. Eisenbahn-Betriebsamt eingesetzt werden. Später erst wird eine definitive Ordnung erfolgen, vermuthlich in dem Sinne, dass die Berlin-Hamburger Linie und andere Preussische Staatsbahnstrecken einer gemeinsamen Direction werden unterstellt werden.

Nordhausen-Erfurter Eisenbahn.

Der uns vorliegende Jahresabschluss pro 1883 legt Zeugniss ab von der günstigen Entwickelung des Verkehrs im vergangenen Jahre. Die Concurrenz der Staatsbahn Sangerhausen-Erfurt, welche sich der Art fühlbar machte, dass pro 1882 nur 4 pCt. Dividende auf die Stammprioritäten gezahlt werden konnten, darf durch die Steigerung, welche der Localverkehr in 1883 erfahren hat, als ausgeglichen betrachtet werden.

Die finanziellen Resultate stellen wir wie folgt zusammen. Es betrugen:

Einnahmen;	1883	1882
Personenverkehr	378 223 ℳ	365 014 ℳ
Güterverkehr	854 800 „	796 458 „
Extraordinaria	152 289 „	120 017 „
Vortrag	3 768 „	—
Erträge aus Materialverkäufen	79 190 „	37 949 „
Gesammteinnahme	1 468 270 „	1 319 438 „
Betriebsausgabe	784 552 „	764 984 „
do. in Procenten der Einnahme	53,43	57,90
Ueberschuss	683 718 ℳ	554 554 ℳ
Dazu Ueberschuss des Reservefonds über den statutarischen Maximalbetrag resp. Zinsen	7 638 „	4 398 „
Totalüberschuss	691 356 „	558 852 „
Derselbe wird verwandt:		
zum Erneuerungsfonds	200 443 „	160 569 „
Verzinsung der Prioritäten	195 888 „	196 203 „
Amortisation der Prioritäten	25 600 „	7 000 „
Eisenbahnsteuer	6 500 „	4 615 „
Dividende der Stammprioritäten	225 000 „	180 000 „
do. in Procenten des Actiencapitals	5	4
Tantièmen	9 430 ℳ	10 463 ℳ
Disponibel für rückständige Dividendenscheine resp. für die refundirten Stammactien	28 496 „	—

Die Sparsamkeit des Betriebes hat, indem sie der Verwaltung ein glänzendes Zeugniss ausstellt, vorwiegend zu den günstigen Resultaten mitgewirkt, denn während die Mehreinnahmen aus allen Titeln 103 823 ℳ betragen, haben dieselben nur einen Mehraufwand an Betriebsausgaben von 19 568 ℳ zur Folge gehabt, so dass sich das Nettoplus incl. Vortrag auf 88 023 ℳ stellt. Ein Vergleich der definitiven Einnahmeziffern mit den provisorischen Ermittelungen stellt sich wie folgt:

	definitiv	provisorisch
Personenverkehr	378 223 ℳ	377 291 ℳ
Güterverkehr	854 800 „	840 570 „
Extraordinarien	152 289 „	145 623 „
zusammen	1 385 312 ℳ	1 363 484 ℳ

Die definitive Einnahme übersteigt demnach die provisorische um 21 828 ℳ. Der Fonds zur Befriedigung rückständiger Dividendenscheine bestand ultimo 1882 aus 15 871 ℳ, dazu Zinsen pro 1883 634 ℳ und Rücklage pro 1883 28 496 ℳ, so dass sich derselbe auf 45 001 ℳ erhebt, wodurch die Vertheilung von 3 ℳ pro nach Bezug berechtigten Dividendenschein No. 1, resp. die Vertheilung von 1 pCt. auf die Inhaber der abgestempelten Actien im Gesammtbetrage von 45 000 ℳ ermöglicht wird. In den Erneuerungsfonds flossen: regelmässige Rücklage 121 252 ℳ, Erlös von ausrangirtem Material 79 190 ℳ und Zinsen 5 917 ℳ, zusammen 206 359 ℳ; davon gehen ab die Ausgaben mit 191 925 ℳ, so dass ein Ueberschuss von 14 435 ℳ verbleibt, der den Capitalbestand auf 370 848 ℳ erhebt. Der Reservefonds zeigt ebenso wie 1882 die statutengemässe Höhe von 135 000 ℳ. Dass der Abschluss, ungeachtet 18 600 ℳ mehr zur Amortisation der Prioritäten verausgabt werden mussten, sich so erheblich besser gestaltet als im Vorjahre, hat hauptsächlich seinen Grund darin, dass die an der Bahn gelegenen Zuckerfabriken sich günstig entwickelten. Die Zuckerfabrik Greussen gewährte beispielsweise ein Dividendenerträgniss von 30 pCt. Besonders aber sind der Bahn mit der Eröffnung der Hohenebra-Ebelebener Bahn bedeutende Transporte zugeführt worden. Was das laufende Jahr angeht, so steht, wie der Bericht ausführt, nach den bei den Fabrik- und Landbesitzern eingezogenen Erkundigungen wieder eine nicht unerhebliche Steigerung des Zuckerrübenbaues bevor. Mit Rücksicht hierauf, wie in Anbetracht, dass die Hohenebra-Ebelebener Bahn durch die im Jahre 1884 in Betrieb kommende Zuckerfabrik eine grössere Entwicklung aufweisen dürfte, ist eine weitere Steigerung der Güterfrequenz zu erwarten. Auch die im Herbst 1884 in Betrieb kommende Staatsbahnlinie Erfurt-Ritschenhausen, welche eine directe Fortsetzung der Nordhausen-Erfurter Bahn gegen Süden in der Richtung auf Bayern bildet, dürfte dazu beitragen, die Verkehrssteigerung weiter günstig zu beeinflussen. Die Refundirung der Stammactien hat bisher befriedigende Fortschritte gemacht. Bis zum heutigen Tage sind 6 550 Stück Stammactien oder 52⅓ pCt. des gesammten Stammactien-Capitals bei Einreichung der gleichen Anzahl Serien noch bezugberechtigter Stamm-Prioritätsactien Dividendenscheine zur Abstempelung präsentirt worden.

In der Verwaltungsrathssitzung der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn wurde (am 19. d. M.) der Abschluss pro 1883 genehmigt und beschlossen, an die Stammprioritäten eine Dividende von 5 pCt., auf die rückständigen Dividendenscheine No. 1 3 ℳ und auf die abgestempelten Actien 1 pCt. Dividende zu vertheilen.

Berlin-Stralsund.

Mit dem Tage der Einführung des neuen Sommerfahrplans — 20. Mai — wird auf der Route Berlin-Stralsund (Berliner Nordbahn) täglich je ein Courierzug in jeder Richtung verkehren. Es hat dieser Zug directen Dampferanschluss von, resp. bis Stockholm

Berlin (Stettiner Bhf.)	ab	7.8 Ab.,	an	10.29 Ab.
Stralsund (Hafen)	an	12.15 N.,	ab	5.40 N.
Stralsund	ab	m.Tagesanbr.	an	5.30 N.
Malmö	an	11.0 V.,	ab	9.15 V.
Malmö	ab	5.0 N.,	an	9.0 V.
Stockholm	an	8.0 V.,	ab	6.10 Ab.

Von besonderem Vortheil für die Reisenden ist der Umstand, dass die betreffenden Courierzüge der Linie Berlin-Stralsund in Stralsund auf dem Hafengleise bis zur Haltestelle der Dampfschiffe durchgeführt bezw. von Letzterer aus abgelassen werden. Zwischen Berlin und Stockholm sowie den bedeutendsten Eisenbahnstationen Schwedens wird directe Einschreibung der Reisenden und des Gepäcks stattfinden. Doch ist es auch zulässig, die Billets auf dem Schiffe zu lösen. Einen weiteren Vortheil gewährt die Verbindung auch für Reisen nach und von Kopenhagen. Bei Abfahrt von Berlin um 7.8 Abends gelangt man nach Ankunft in Malmö um 11.0 Vormittags mit dem nächsten der zwischen Malmö und Kopenhagen verkehrenden Localdampfer in den ersten Nachmittagsstunden nach Kopenhagen. In der entgegengesetzten Richtung fährt man mit dem ersten, um 7.15 früh von Kopenhagen abgehenden Localdampfer nach Malmö, um daselbst auf den Postdampfer nach Stralsund überzugehen und trifft noch an demselben Tage um 10.29 Abends in Berlin ein.

Eisenbahn Itzehoe-Lübeck.

Am 16. April hat in Neumünster eine von 20 Theilnehmern besuchte Versammlung zur Besprechung des Eisenbahnunternehmens Itzehoe-Kellinghusen-Wrist-Bramstedt-Segeberg-Lübeck stattgefunden. Zum Vorsitzenden wurde Herr Bürgermeister Steinbrück aus Itzehoe erwählt und von diesem zunächst Herrn Dr. Zehlicke aus Berlin das Wort ertheilt. Derselbe gab ein Bild von dem Plane, der dem Bau dieser Bahn zu Grunde gelegt sei. Danach wird die Länge der Bahn ungefähr 80 bis 85 km betragen bei einem Baucapital von rund 5 Millionen Mark. Die Vorarbeiten würden einen Kostenaufwand von 8 500 ℳ erfordern. Es bildete sich, wie der „Holst. Cour.“ berichtet, ein Comité, welches in den von ihm vertretenen Kreisen für die Aufbringung der Mittel zur Ausführung der unbedingt nöthigen Vorarbeiten hinwirken soll. Dem Comité beizutreten meldeten sich die Herren Arnold Behn in Lübeck, Bürgermeister Plambeck in Segeberg, Bürgermeister Jargstorff in Kellinghusen, Wichmann in Kellinghusen, Bürgermeister Freudenthal in Bramstedt, Graf Rantzau zu Rohlstorf, H. Schümann in Hasenmoor, Jasper in

Bimöhlen, Hôtelbesitzer Schmidt in Wrist und Bürgermeister Steinbrück in Itzehoe.

Februar-Einnahmen.

Die im Reichseisenbahn-Amt aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat März d. J. ergiebt für die 43 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, nachstehende Daten:

Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im März d. J.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: im Ganzen (mit 30 527,57 km Betriebslänge) bei 19 Bahnen mit zusammen 5 199,22 km höher und bei 24 Bahnen mit zusammen 25 328,35 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 19 Bahnen mit zusammen 5 199,22 km höher und bei 24 Bahnen mit zusammen 25 328,35 km (darunter 4 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: im Ganzen (mit 30 527,57 km Betriebslänge) bei 24 Bahnen mit zusammen 24 888,91 km höher und bei 19 Bahnen mit zusammen 5 638,66 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 23 Bahnen mit zusammen 5 821,41 km höher und bei 20 Bahnen mit zusammen 24 706,16 km (darunter 3 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Monate des Vorjahres.

Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war vom 1. Januar bis Ende März d. J.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: im Ganzen (mit 30 527,57 km Betriebslänge) bei 22 Bahnen mit zusammen 5 699,28 km höher und bei 21 Bahnen mit zusammen 24 828,29 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 21 Bahnen mit zusammen 5 342,67 km höher und bei 22 Bahnen mit zusammen 25 184,90 km (darunter 4 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: im Ganzen (mit 30 527,57 km Betriebslänge) bei 29 Bahnen mit zusammen 26 457,32 km höher und bei 14 Bahnen mit zusammen 4 070,25 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 27 Bahnen mit zusammen 6 094,14 km höher und bei 16 Bahnen mit zusammen 24 433,43 km (darunter 2 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende März d. J. das gesammte concessionirte Anlagecapital 160 280 000 ℳ (54 915 000 ℳ Stammactien, 44 595 000 ℳ Prioritäts-Stammactien und 60 770 000 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Capital bestimmt ist, 642,82 km, so dass auf je 1 km 249 339 ℳ entfallen.

Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende März d. J. das gesammte concessionirte Anlagecapital 749 718 272 ℳ (335 769 850 ℳ Stammactien, 98 431 900 ℳ Prioritäts-Stammactien und 315 516 522 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Capital bestimmt ist, 3 941,61 km, so dass auf je 1 km 190 206 ℳ entfallen.

Elektrische Bahn Offenbach-Frankfurt.

Wie die „Frkf. Z.“ ausführt, hat man es bei dieser Bahn mit einem technisch zwar höchst interessanten, finanziell aber mindestens fraglichen Versuch zu thun. Dieselbe sagt: „Wenn wir auch gern anerkennen, dass, wie bei jeder neuen maschinellen Einrichtung, auch hier nicht von vorneherein Alles stimmen und ohne jede Störung abgehen konnte, so liegen doch von den bisherigen elektrischen Bahnen in Berlin, die zudem bedeutend kürzer sind, wenig ermuthigende Resultate für die Zukunft vor. Die Linie Charlottenburg - Spandauer Bock ist nämlich bereits eingestellt worden und die Lichterfelder Linie soll demnächst eingestellt werden. Läge der Grund dieser Massregeln nur in technischen Fehlern, so würde es ein Leichtes sein, diese Fehler zu verbessern und die Berliner Anlagen genau so zu construiren, wie es bei der Bahn Frankfurt-Offenbach der Fall ist. Die Hauptsache scheinen also die hohen Betriebskosten zu sein, über welche authentische, unparteiische Daten von keiner einzigen elektrischen Bahn bis jetzt vorliegen, da die bisherigen Anlagen lediglich von der Firma Siemens & Halske angelegt und betrieben wurden.“

Der Betrieb dieser Bahn — der, wie man sieht, die „Fr. Ztz.“ recht unfreundlich gegenübersteht — hat mindestens zunächst nicht den Erwartungen entsprochen. Der Betrieb dieser am 10. April eröffneten Bahn ist nach wenigen Tagen wieder eingestellt worden, da an den technischen Einrichtungen verschiedene Aenderungen vorgenommen werden mussten und da es sich herausgestellt hat, dass das Betriebspersonal für den ziemlich schwierigen Dienst noch nicht genügend eingeschult ist. Es wird mitgetheilt, dass die Firma Siemens und Halske aus diesem Grunde gegen die Betriebseröffnung vor dem 1. Mai gewesen sei. Inwieweit sich die Mängel des Betriebes nachträglich beseitigen lassen werden, bleibt abzuwarten. Die Actien, welche noch vor wenigen Tagen 105 waren, fielen sofort auf 90—91.

Aus dem elektrotechnischen Verein.

In der am Dienstag, den 22. April, unter dem Vorsitze des Directors der Königlichen Sternwarte Herrn Professors Dr. Förster abgehaltenen Sitzung des elektrotechnischen Vereins widmete nach Erledigung geschäftlicher Angelegenheiten Herr Ministerialdirector Fr. Fischer als Freund und Berufsgenos se dem so plötzlich verstorbenen Director im Reichs-Postamt Miessner einen warmen Nachruf, in welchem er die hohen Verdienste desselben um die Vervollkommnung des Verkehrs-, namentlich des Telegraphen- und Fernsprechwesens sowie um die Förderung des elektrotechnischen Vereins, zu dessen Vorsitzenden im technischen Ausschuss der Versto bene erst kurz zuvor gewählt worden war, näher darlegte. Hierauf hielt Herr Professor Dr. A. Oberbeck aus Halle a/S. einen Vortrag: „Ueber Veränderungen des Magnetismus unter dem Einfluss von Wechselströmen“, worin der Vortragende durch sorgfältige Versuche nachwies, dass die Eisentheilchen fast momentan der Wirkung der elektrischen Ströme folgen und dass die Verzögerungen, die man in massiven Kernen wahrnimmt, wohl nur auf die secundären Wirkungen der Inductionsströme, die sich in ihnen bilden, zurückzuführen sind. In der Discussion bemerkte Herr Dr. Aron, dass die dünne Oxydschicht auf den Eisendrähten in den Bündeln der kleinen Inductoren für Mikrophone nach seinen Versuchen schon völlig ausreicht für diese Zwecke, jene Ströme genügend zu verhindern. Hierauf sprach Herr Professor Dr. Hugo Kronecker über elektrische Markirung manometrischer Schwankungen. Er beschrieb einen von ihm construirten Apparat, um die Schwankungen des Blutdrucks auf elektrischem Wege in übersichtlicher Weise zu registriren. Es geschieht dies durch einen Schwimmer auf einem Quecksilbermanometer, welchem sich die Blutschwankungen mittheilen. Dieser Schwimmer giebt bei jeder Bewegung Contacte, durch welche ein elektrischer Schreibapparat in Bewegung gesetzt wird.

Raubanfall im Eisenbahncoupé.

In Amberg wurde in voriger Woche von dem Schwurgerichte ein Raubanfall im Eisenbahncoupé abgeurtheilt, welcher am 23. December v. J. sich bei Wiesau ereignet hatte. Die Statthaltereitochter Anna Müller wollte an diesem Tage von München über Eger nach Tetschen (Böhmen) zu ihren Eltern reisen und hatte auf der Station Wiesau den nach Eger um 8 Uhr Abends abgehenden Zug benutzt, indem sie ein vollständig unbesetztes Coupé II. Classe bestieg. Kaum war der Zug im Gange, als das zum Fenster hinaussehende Fräulein plötzlich von einem hinter ihrem Rücken eingetretenen Mann angepackt wurde. Als sie das Verlangen nach Geld ablehnte, wurde sie zum Wagen hinausgeworfen und fiel glücklicherweise, da starker Schnee lag, ohne sich im Geringsten zu beschädigen. Der Angreifer erschien auch sofort und bestand auf Herausgabe von Geld. Nachdem seinem Verlangen entsprochen worden war, floh der Räuber davon, der bald in der Person des Eisenbahnstations-Tagelöhners und Hülfsbremsers Johann Fuchs entdeckt wurde. Wenn auch die Beraubte nicht mit aller Bestimmtheit in Fuchs, der bei Verübung des Raubes die Mütze tief in das Gesicht heruntergezogen hatte, den Thäter erkennen konnte, so war doch für ihn belastend, dass das geraubte Portemonnaie in seiner Wohnung vorgefunden wurde. Er wurde zu vierzehnjähriger Zuchthausstrafe verurtheilt.

Ausland.

Italienische Eisenbahnen.

Man schreibt aus Rom: Von vielseitigem Interesse ist der vorliegende Bericht des Deputirten Lacava über das Budget des einen sehr weiten Kreis von verschiedenen Diensten umfassenden Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, von dem allerdings nächstens Post- und Telegraphendienst abgetrennt werden soll. Italien hat laut den Zusammenstellungen dieses Berichts seit 1862 für öffentliche Arbeiten an Strassen, Häfen, sonstigen Wasserbauten und Eisenbahnen ausgegeben die Summe von 2 Milliarden und 654 Millionen; für Eisenbahnen allein 1 Milliarde und 168 Millionen; rechnet man dazu die für das laufende und das folgende Finanzjahr bewilligten Summen, so steigert sich die Ziffer bis zu 3 Milliarden und 121 Millionen. Was zu ähnlichen Zwecken von Gemeinden und Provinzen ausgegeben worden ist, lässt sich für die ersten Jahre nach der Einigung des Königreichs nicht mehr genau ermitteln; seit 1875 betragen diese Ausgaben aber im Mittel 120 Millionen jährlich, die Gesammtausgabe von Staat, Provinzen und Gemeinden aber 280 Millionen jährlich. Der Berichterstatter berührt, bei diesem Punkte angelangt, die sociale Frage und weist darauf hin, welche gewaltige Macht die öffentliche Verwaltung durch diese Summen zur Verfügung hat, um den wirthschaftlichen Kreislauf des Capitals zu beleben und zu regeln und ausgleichend bei Gleichge-

wichtsstörung in dem Verhältnisse von Angebot und Nachfrage von Arbeit einzutreten. An Bahnlinien besass Italien laut demselben Bericht im Jahre 1881 8 963 km gegen 34 314 km in Deutschland, 27 379 km in Frankreich, 29 294 km in England und 168 676 km in den Vereinigten Staaten von Nordamerika. Ausserordentlich ist in Italien der Aufschwung der (von Dampf getriebenen) Tramways, die bereits 1 850 km Schienenwege besitzen. Der Reinertrag des gesammten Staatsbahnnetzes war 1882 53 993 815 Lire. Bezüglich der in den Jahren 1881 und 1882 vom Parlament beschlossenen neuen Bahnlinien giebt der Bericht, wie alle Welt voraussehen musste, ein ziemlich düsteres Bild. Das ganze bezügliche Netz ist auf nicht weniger als 4 302 km berechnet, die ungefähr 1 Milliarde kosten sollen; an dem vierten Theile davon sind noch nicht einmal die Vermessungsarbeiten fertig; einige bereits fertiggestellte Theile haben das Doppelte vom Kostenansatz verschlungen; für andere Stücke hat man gar keine Unternehmer finden können, und da man überall angefangen und nur an wenigen Stellen fertig gemacht hat, so liegt eine Menge Capitals vorläufig nutzlos da.

Von der Adria zum Tiber.

Am 20. März fand in Rom eine Sitzung des Comités für dieses Project unter Hinzuziehung von Senatoren resp. Abgeordneten der betheiligten Provinzen statt. Nach eingehender Erörterung der grossen Wichtigkeit dieser Linie in nationalöconomischer, politischer und besonders militärischer Beziehung wurde eine Resolution gefasst, bei der Regierung dahin vorstellig zu werden, dass nicht durch Concession oder Bau kleiner Localbahnen dem Bau der wichtigen directen und Abkürzungslinie Rom-Venedig präjudicirt werden möge, sowie dass entweder dem dazu gebildeten Consortium die Concession ertheilt werde, oder der Staat durch Gesetz den Bau übernehme.

Portugal.

Der Marineminister hat, wie der „Köln. Ztg." aus Lissabon vom 23. April berichtet wird, den Cortes einen Gesetzentwurf, betreffend den Bau einer Eisenbahn von Loanda nach Ambaca in der Westafrikanischen Provinz Angola, vorgelegt. Die Regierung soll, dem Entwurf zufolge, für eine 6 pCt. Verzinsung des Anlagecapitals, das sich für den Kilometer auf 88 800 ℳ stellen würde, eintreten. Ambaca liegt beinahe genau östlich von Loanda und so ziemlich im Mittelpunkt von Angola; die geplante Bahn würde einen der ergiebigsten Theile von Afrika erschliessen.

Kabelbahn in Brooklyn.

Nachdem sich durch einen zweijährigen Betrieb in Chicago herausgestellt hat, dass die Kabelbahnen Störungen durch Schnee und Eis nicht zu leiden haben, gewinnen dieselben in Amerika immer mehr Verbreitung. Allerdings eignen sie sich wegen ihrer hohen Anlagekosten nur für solche Strecken, die von vornherein einen sehr starken Verkehr in sichere Aussicht stellen. Neuerdings ist für Brooklyn die Ausführung eines Netzes von Kabelbahnen genehmigt, welche theils in Höhe der Strassen, theils als Hochbahnen auf eisernem Unterbau hergestellt werden sollen. Die Geschwindigkeit soll auf den Strassenbahnen 14 km in der Stunde, auf den Hochbahnen etwa das Doppelte betragen. Der Fahrpreis ist durchgängig auf 20 ₰ festgesetzt.

Untergrundbahn für Marseille.

Der Französischen Kammer liegt zur Zeit ein Gesetzentwurf über den Bau einer Localbahn vor, welche im östlichen Theile der Stadt für Personen- und Güterverkehr als Privatunternehmen ausgeführt werden soll. Die Länge der Bahn ist mit 2 200 m projectirt, wovon der grössere Theil, 1 450 m, unterirdisch und nur 750 m auf der Oberfläche geführt werden sollen. Ausser den beiden Endstationen sind zwei Zwischenstationen, die eine ebenfalls unterirdisch, in Aussicht genommen. Der Abstieg in diese Station, welche in einer Tiefe von 30 m liegen soll, erfolgt mittelst einer Treppe. Die Kosten der Anlage sind mit 1 280 000 Francs berechnet. Es werden nur Wagen einer Classe und Locomotiven mit rauchverzehrender Feuerung verwendet.

Actienrecht.

v. O. **Wird von einer Actiengesellschaft einem ihrer Actionäre, welcher einen grossen Theil der Actien selbst übernommen hat, eine Provision für den Weiterverkauf dieser Actien zugesichert, so kann in keinem Falle diese Provision auf die von dem Hauptactionär auf die gezeichneten Actien bis zu 40 pCt. zu leistende Einzahlung verrechnet werden.** Dem Kaufmann L. zu Hamburg steht eine rechtskräftige Wechselforderung von 4 000 ℳ gegen die Kuxhavener Eisenbahn-, Dampfschiff- und Hafen-Actiengesellschaft in Berlin zu. Er hat auf Grund derselben Pfändung einer der Kuxhavener Gesellschaft angeblich gegen die Firma F. Martin Magnus in Liquidation zu Berlin zustehende Forderung von 954 000 ℳ erwirkt. Diese Forderung ist dem Kaufmann L. in Höhe von 4 067,65 ℳ überwiesen worden. Da nun sowohl F. Martin Magnus als auch die Kuxhavener Actiengesellschaft bestreiten, dass ein Schuldverhältniss überhaupt zwischen ihnen besteht, so erhob L. gegen F. Martin Magnus Klage auf Zahlung des ihm gerichtlich überwiesenen Betrages. Ueber die Entstehung der Forderung der Kuxhavener Gesellschaft an die beklagte Firma wurde vom Kläger angeführt, die Beklagte habe Actien dieser Gesellschaft in Höhe von 16 899 000 ℳ gezeichnet, aber nur 36 pCt. dieses Betrages eingezahlt und sei hierauf vom Aufsichtsrath der Gesellschaft ihrer weiteren Einzahlungspflicht entlassen worden. Diese Entlassung sei aber nach Art. 222 H.-G.-B. für 4 pCt. des gezeichneten Betrages nichtig; die Gesellschaft habe daher von der Beklagten 600 000 ℳ nebst Zinsen vom 1. Januar 1873, dem Tage, an welchem 40 pCt. des Actienbetrages hätten eingezahlt werden müssen, welche sich also bis zum 1. November 1882 auf 354 000 ℳ beliefen, also zusammen 954 000 ℳ zu fordern. Ueber die Einzahlung der 40 pCt. des Actienbetrages wurde Beweis erhoben. Der als Zeuge vernommene Director der Actiengesellschaft Sch. sagte aus: Die Beklagte habe sämmtliche Actien der Gesellschaft zu 96 pCt. vertrieben, dafür habe sie eine Provision von 285 320 Thalern verdient. Dieser Provisionsanspruch sei mit ihrer Schuld, die sie durch Zeichnung der 16 899 000 ℳ Actien an die Gesellschaft hatte, verrechnet worden. Die 40 pCt. seien im Juni 1872 fällig gewesen, die Provisionsforderung sei von der Generalversammlung am 29. April 1873 der Beklagten zugestanden, aber nachher auf den Juni 1872 zurückdatirt worden, auf diese Weise sei der Zinsanspruch der Gesellschaft für die Zeit vom Juni 1872 bis April 1873 getilgt worden. — In I. Instanz wurde die Klage abgewiesen und ausgeführt: „Art. 222 H.-G.-B. enthalte eine Vorschrift zwingender Natur, die Beklagte aber habe nachgewiesen, dass sie die 40 pCt. des gezeichneten Actienbetrages eingezahlt habe und die Verrechnung des Provisionsanspruches sei zulässig. Die vom Kläger dagegen erhobene Berufung wurde vom Kammergericht zurückgewiesen, auf die Revision des Klägers aber hob das Reichsgericht das vorinstanzliche Urtheil auf und wies die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Kammergericht zurück aus folgenden Gründen: „Nach dem im Thatbestand, entsprechend dem Thatbestand des Berufungsurtheils, Mitgetheilten, hat der Kläger mit genügender Bestimmtheit behauptet, dass in der Anerkennung der durch den Beklagten von der Gesellschaft beanspruchten Provision in der Verrechnung derselben auf die Einzahlungsforderung der Gesellschaft in Höhe von 4 pCt. und in der darauf folgenden Befreiung des Klägers von der Haftung für weitere Einzahlungen eine Umgehung der gesetzlichen Bestimmung des Art. 222 No. 2 H.-G.-B. liege; dass diese Befreiung also soweit unwirksam sei, mithin eine Forderung der Gesellschaft an die Beklagte in Höhe von 4 pCt. des von dieser gezeichneten Actienbetrages bestehe. Die Beklagte hat dagegen behauptet, „die ihr vom Vorstande bewilligte Summe sei nicht eine Provision für die Unterbringung der Actien, sondern eine Pauschalvergütung für die bedeutenden Auslagen und Arbeiten, welche sie für die Gesellschaft aufgewendt habe". — Der Berufungsrichter musste hiernach nothwendig auf den Grund, aus welchem der Beklagten die von ihr beanspruchte Summe gutgeschrieben wurde, eingehen und untersuchen, ob die Gesellschaft zu dieser Gutschrift befugt war. Zu dem Ende aber war zu untersuchen, ob die Beklagte sämmtliche Actien oder welchen Theil derselben sie im technischen Sinne des Worts gezeichnet hatte, und ob die in Anspruch genommene Vergütung sich auf die Unterbringung dieser Actien bezog; denn, wenn und soweit dies der Fall, war die Beklagte nicht berechtigt, für ihre Bemühungen und Auslagen Ersatz zu verlangen, da sie durch diese Unterbringung ihrer Actien, wie Kläger mit Recht bemerkt, nur ihre eigenen Geschäfte besorgt hatte. Daraus aber folgt, dass, wenn und soweit ihr dafür eine Vergütung zuerkannt und auf die von ihr auf die gezeichneten Actien bis zu 40 pCt. zu leistenden Einlagen verrechnet wurde, dies in der That nur als eine Befreiung der Beklagten von der Einzahlung von 4 pCt. des Actienbetrages aufzufassen, mithin nach Art. 222 H.-G.-B. rechtsungültig ist; hatte dagegen die Beklagte die Actien nicht, bezw. nicht sämmtliche Actien im eigentlichen Sinne gezeichnet, vielmehr nur die Erwirkung der Zeichnung und die Eincassirung der gezeichneten Beträge übernommen, so war die Zulässigkeit der Anrechnung einer hierfür gewährten Provision auf die an die Gesellschaftscasse abzuliefernden Beträge nicht principiell ausgeschlossen und dies gilt auch für den Fall, dass zwar die Actien von der Beklagten wirklich gezeichnet waren, die Vergütung aber für eine andere Thätigkeit als die Weiterveräusserung der Actien gewährt worden war." (Erk. d. I. Civilsen. d. Reichsger. v. 12. Januar 1884.)

Haftpflicht.

v. O. **Der Betriebsunternehmer der Eisenbahn haftet für die Tödtung eines Menschen bei dem Betriebe, auch wenn der Getödtete im Dienst einer anderen Verwaltung (Post) steht.** Die Wittwe des Postschaffners R., welcher beim Eisenbahnbetriebe und im Postdienste verunglückt war, hatte gegen

den Preussischen Eisenbahnfiscus auf Zahlung einer Entschädigungsrente geklagt. Der Fiscus machte ihr gegenüber aber geltend, dass die Reichs-Postverwaltung für den dem Verstorbenen im Postdienste zugestossenen Unfall zu haften habe, und dadurch seine eigene Haftung ausgeschlossen sei. Dieser Einwand ist jedoch für hinfällig erachtet worden, wie das Reichsgericht begründend dahin ausführte: „Der Preussische Fiscus als Revisionskläger sucht geltend zu machen, dass, weil der Postschaffner im Postdienste verunglückt sei, höchstens die Postverwaltung für den Todesfall zu haften habe. Nach § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes haftet aber für die Tödtung eines Menschen beim Betriebe einer Eisenbahn der Betriebsunternehmer der Eisenbahn ohne Rücksicht darauf, ob der Getödtete im Dienste einer anderen Verwaltung oder Person oder im eigenen Interesse thätig war, als er verunglückte." (Erk. des V. Civilsen. des Reichsger. vom 26. Januar 1884; Hand.- u. Gew.-Ztg. 1884. S. 239.)

v. O. **Entschädigung für einen Unfall beim Pferdeeisenbahnbetrieb.** 1. Ein Bürger in Köln, welcher im vergangenen Herbst von einem Pferdeeisenbahnwagen übergefahren wurde und welchem in Folge dieses Unfalles der rechte Arm abgenommen werden musste, war deshalb gegen die Kölner Strasseneisenbahn-Gesellschaft klagbar geworden. Das Königliche Landgericht in Köln erkannte dem Kläger eine Entschädigungssumme von 20 000 *M.* zu, stellte es aber der Gesellschaft anheim, statt dieser Summe eine jährliche Pension von 1 000 *M.* dem Verunglückten bis an dessen Lebensende auszuzahlen.

2. In der Steitsache, welche zwischen dem Bereiter Weinbrenner und der Strasseneisenbahn-Verwaltung in Mühlhausen im Elsass bezl. einer Unfallversicherungs-Gesellschaft schwebt, hat vor einiger Zeit die Civilkammer des dortigen Landgerichts ein Urtheil erlassen, nach welchem der verunglückte Weinbrenner, welchem ein Arm abgefahren worden war, eine Entschädigung von 25 000 *M.* zu beanspruchen hat. Die unterliegende Gesellschaft hat Berufung eingelegt und ist diese Sache gegenwärtig vor dem Ober-Landesgericht in Köln anhängig, von welchem sie ohne Zweifel zur Entscheidung vor das Reichsgericht gelangen dürfte. Indem wir alsdann auf diese ausführlicher zurückkommen werden, bemerken wir, dass der Director der Strasseneisenbahn Chassin derselben Angelegenheit halber zu 14 Tagen Gefängniss verurtheilt worden ist. Nachdem er beim Ober-Landesgericht Kolmar und Reichsgericht vergeblich recurrirt hatte, hat er sich mit einem Gnadengesuch um Nachlass dieser Strafe an den Kaiser gewandt.

Die Russische Petroleum-Industrie.

(„Engineering" vom 21. März 1884.)

Das tiefste Bohrloch im Balakhanidistrict ist das von Nobel Brothers, No. 31 zu Shailan-Bazaar, dasselbe hat eine Tiefe von 825 Fuss.

Hieraus ergiebt sich, dass die Petroleumlager von Baku nur auf geringerer Teufe erschlossen sind und ausgebeutet werden. Jahre werden noch vergehen, bevor die in Amerika gang und gäbe Tiefe von 1 000 Fuss erreicht ist, und wird es dann noch 20 bis 30 Jahre dauern, bevor, wie an vielen Punkten Virginiens, eine Sohle von 2 000 Fuss abgebohrt ist.

Der jetzige Zufluss in Tiefen von 100 bis 600 Fuss ist so bedeutend, dass kein Grund vorliegt, tiefer zu gehen, zumal da dem zeitigen Bedarfe mehr wie reichlich genügt wird und schon viele Arbeiten in Voraussicht eines baldigen stärkeren Absatzes nach Europa ausgeführt werden. Nobel Brothers lassen, obgleich sie ein Dutzend ausgiebigst liefernder Brunnen betreiben, weiter bohren, lediglich um ihre Arbeiter zu beschäftigen.

Das specifische Gewicht des Rohöles schwankt zwischen 0,780 und 0,890, die verschiedenen Teufen zeigen in dieser Beziehung keinen Unterschied.

Die Art des Bohrens auf Oel ist die Amerikanische, modificirt nach den charakteristischen Verhältnissen der Apsheron-Halbinsel.

Die Techniker von Nobel Brothers sind Schwedische und Deutsche Ingenieure, die Werkleute Armenier und Tartaren, die zu billigen Preisen und zuverlässig arbeiten.

Bureaus und Wohnungen der Ingenieure sind bei der mustergültigen Organisation aller Anlagen und Verhältnisse auf den Nobel'schen Werken solide und comfortabel hergestellt und mit Telephonen unter sich und mit Baku verbunden.

Das Bohren auf Petroleum auf der Apsheron-Halbinsel ist genau dasselbe, wie das auf Kohlen.

Ein eiserner Stab von 8 bis 10 Fuss Länge hat am unteren Ende den Bohrer und wird durch Ansetzlinge verlängert.

Der Grund und Boden besteht aus wechselnden Schichten von Sand und Felsen. Erstere sind die gefährlicheren, wird z. B. beim Bohren im Sande ein Kieselstein zur Seite gedrückt und dann das Bohrgezähn gehoben, um die Bohrlochfütterung einzuziehen, dann fällt der Kieserling zurück und kann dann auf keine Weise beseitigt werden. Der Durchmesser des Bohrloches ist 10 bis 14 Zoll, die Dicke der Ausfütterung = $^1/_8$ bis $^3/_{16}$ Zoll.

Wenn das Bohrloch die Oelschicht erreicht, entsteht meistens ein längere Zeit andauernd es kräftiges Ausströmen von leichtem Kohlenwasserstoffgas. Der Druck hierbei ist häufig so gross, dass der ganze Bohrapparat unter einem Getöse, das alles Hören in der Nähe des Bohrloches unmöglich macht, herausgeschleudert wird.

Um diesem und der ebenso verlustvollen wie gefährlichen Bildung einer Oelfontaine vorzubeugen, muss das Bohrloch mit einem eisernen Deckel verschlossen werden; dieser Deckel hat einen Seitenhahn, um die Gase in moderirtem Masse abzuzapfen. Gelingt der Verschluss nicht, dann muss man die Oelfontaine ausrasen lassen, bis der Druck nachlässt.

Beim Anbohren des Oels in Nobel Brothers Bohrloch No. 25 im vorigen Jahre explodirte das Gas und schleuderte das Bohrgestänge von 500 Fuss Länge heraus.

Früher wurde das eiserne Futter, die Bohrlochröhre, ohne Verpackung eingesetzt, jetzt teuft man 29 bis 30 Fuss tief die Erde um das Bohrloch ab und schüttet Concrete oder Asphalt hinter das Rohr. Diese Dichtung hat sich zum Aufbringen des Rohrdeckels sehr bewährt.

Das vor einigen Wochen colportirte Gerücht, der Druck bei einer solchen Oelfontaine sei ein so grosser, dass dadurch eine 3zöllige eiserne Gussplatte zerbrochen sei, ist dahin zu berichtigen, dass der mit dem Oele ausgepresste Sand und Grand, wie bei Sandblasapparaten, auch Löcher durch starke Eisenplatten fressen und förmlich bohren kann.

Nobel Brothers bewahren eine 3zöllige Gussplatte mit mehreren Sanddurchlochungen auf.

Die Masse des mit dem Oele herausgeschleuderten Sandes ist so gross, dass sie oft um das Bohrloch einen mehrere 100 Fuss hohen Wall bildet, welcher häufig Gebäude und sonstige Anlagen verschüttet.

Sobald das Herausspritzen des Oeles aufhört, wird mit dem ordentlichen Pumpen begonnen. Die dazu benutzten Cylinder fassen 50 Gallonen und haben am Boden einen Hahn, der sich öffnet, wenn der Behälter sich auf den Grund aufsetzt, während er sich schliesst, wenn der Cylinder gehoben wird. Jede Füllung nimmt einige Minuten Zeit in Anspruch. Wenn der Zufluss schwächer wird, dann muss tiefer gebohrt werden und ist man stets sicher Oel zu finden.

Die Sammelcysternen entleeren das Oel in hölzernen Röhren, welche dasselbe zu ausserhalb des Werkes liegenden Teichen leiten; man kann diese Teiche, die auch wohl natürliche Löcher der Erdbodenoberfläche sind, füglich Oelseen nennen, da sie häufig viele Millionen Gallonen Oel fassen. Die Ränder der Teiche werden aus dem Oelsand aufgesetzt.

Nach einiger Zeit, während welcher der mitgeführte Sand sich abgelagert hat, wird das Oel aus den Teichen in eiserne Reservoire gepumpt, aus denen dasselbe 8 bis 10 Meilen weit vermittelst eiserner Rohrleitungen zu den Raffinerien bei Baku läuft.

Petroleumbohren ist eine freie Industrie und bedingt keine Concession, das erforderliche Land kauft man von der Krone oder den Grundbesitzern zu 10 bis 40 *M.* pro Russische Quadratklafter.

Nobel Brothers haben zur Zeit die besten Loose und eine grossartige schön arrondirte Anlage und besitzen 2 Oelleitungen zur Bay von Baku.

Zur Zeit sind 8 solcher Oelleitungen von den Oelfeldern zu den Raffinirwerken mit einer Gesammtlänge von 60 Meilen im Betriebe. Früher geschah der Roholtransport vermittelst tausender zweirädriger Karren, deren Raddurchmesser 7 Fuss betrug, um ein Barrel Oel unterhalb der Axe aufhängen zu können, während ein zweiter Barrel darüber angebracht war.

Genannte Leitungen verbinden nicht allein das Bohrterrain mit den Raffinirwerken, sondern auch diese in vielfältigster Weise untereinander und plant man zur Zeit eine colossale Ausdehnung der Leitungen in der Richtung auf Europa zu.

Nach einem bereits vor 7 Jahren ventilirten Project sollte eine 1 000 Meilen lange Oelleitung von Baku entlang des Kaukasus hergestellt werden und Anschluss an das südöstliche Russische Eisenbahnnetz suchen.

Ein anderes, die grösseren Chancen für sich habendes, Project führt die Leitung von Baku zu dem „Schwarzen Meere" nach Poti oder Batum.

Endlich will man auch eine Leitung von Baku nach dem Persischen Golf führen, um Baku den Asiatischen Markt zu sichern.

Ausser der Oelleitung von den Balakhani-Quellen nach Baku verbindet eine Zweiglinie der Transkaukasischen Bahn beide Orte mit einander. Vermittelst dieser Zweigbahn und einer anderen nach Surakhani der Transkaukasischen Bahn kann das Rohöl direct vom Bohrloche zum Schwarzen Meere nach Batum befördert werden und wird dadurch concurrenzfähig mit dem Amerikanischen Petroleum, dessen Beförderung mit Transantlantischen Dampfern geschehen muss.

Ungefähr 200 Raffinerien sind in der „Schwarzen Stadt" von Baku im Betriebe, sie rangiren zwischen dem colossalen Nobel'schen Etablissement und dem kleinen Laboratorium des Armenischen oder Persischen Kaufmanns, welcher ein Paar Barrel Oel pro Tag raffinirt.

Diese kleinen Fabrikanten kaufen das Rohöl, raffiniren dasselbe und verkaufen die Producte „Schmieröl, Leuchtöl" und die festen Rückstände des Destillationsprocesses.

Es ist bereits oben gesagt, dass, nachdem der mit dem Rohöle zusammen geförderte resp. durch den Druck mitgerissene Sand sich in den Oelteichen niedergeschlagen hat, das Rohöl in Reservoire geleitet und von dort vermittelst der Leitung zur „Schwarzen Stadt" gepumpt wird. Dort wird die Masse vorgeheizt und zur Destillation in Retorten geleitet. Letztere wird mit einem Hitzegrade von 140° Fahrenheit begonnen, die zweite Destillationsstufe ist die von 150° und die dritte das bei 160° erzeugte beste Brennöl. Dieses Brennöl bildet den eigentlichen Verkaufsartikel und wird Kerosine genannt.

Baku-Rohöl giebt 27 pCt. Kerosine, gegen 70 bis 75 pCt. des water white Amerikan Petroleum, dahingegen sind seine Productionskosten wenige Pence pro Tonne, auch ist das Brennöl im Ganzen besser wie das aus Virginien.

Die Englischen Importeure erklären, dass das Amerikanische Oel von Jahr zu Jahr schlechter wird, man giebt dieses vor Allem der Verschlechterung der Dochte, weniger der des Petroleums schuld. Ein Sachverständiger, Mr. Boverton Redwood, Chemiker der Petroleum-Association, giebt sein Urtheil dahin ab:

„In Farbe und Geruch steht das Baku-Oel über den ordinären Raffinaden von Amerika, die Farbe ist nur einen Ton dunkler wie das wasserweisse Amerikanische Petroleum. Es entzündet sich bei 86 bis 88 Grad Fahrenheit, eine wesentlich höhere Stufe als die des Amerikanischen Oels. Wegen des hohen specifischen Gewichts glaubte man früher, dass andere Lampen für das Russische Oel wie für das aus Amerika bezogene nöthig seien, ein Irrthum, der sich bei den ersten Brennversuchen sofort herausgestellt hat; Flach- und Argandbrenner geben durchaus gutes Licht und eine gleichmässig dauernde Flamme. Geübte Augen finden, dass das gute Amerikanische Petroleum brillanter brennt; dieses ist aber nur ganz kurze Zeit vom Beginn des Anzündens der Fall, später russt die Amerikanische Flamme und wird dunkler.

Darnach ist

1. das Russische Oel in einigen Beziehungen dem Amerikanischen vorzuziehen;
2. obgleich der Photometer für letzteres ein günstigeres Resultat zeigt, so giebt doch das Russische Oel eine gute nicht russende Flamme, nicht allein im Anfange, sondern andauernd, was bei dem Amerikanischen Stoffe nicht der Fall ist."

Die Gesammtproduction an Petroleum in Baku betrug im Jahre 1883 206 000 Tons, das Doppelte von dem des Jahres 1879 und das Zehnfache von der Ausbeute im Jahre 1873.

Dank der Thätigkeit von Nobel Brothers findet das Kerosin Absatz in ganz Russland und den anschliessenden Ländern Preussen und Oesterreich, während dasselbe auf der anderen Seite bis Askabad, Teheran, Türkisch Burdestan und bis Alexandria, Constantinopel und Marseille geht.

Der Transport kann 2 500 Miles per Fluss und anschliessende Bahnen bewirkt werden und wird dadurch das Baku-Oel concurrenzfähig mit dem Amerikanischen in Berlin und Stettin.

Auf der 500 Miles langen, im Juni 1883 eröffneten Bahn von Baku nach Batum wurden bis zum Jahresschluss 3 366 298 Galons Kerosin befördert.

Wenn auch das Baku-Rohöl weniger Kerosine liefert, so überwiegt dafür das Schmieröl in ganz bedeutendem Grade und stellt das Amerikanische Product ganz in den Hintergrund.

Nobel Brothers werden diese Production bald auf 27 000 Tons pro Jahr bringen und den Bedarf der ganzen Welt decken können.

Für das leicht entzündliche Oel ist die Nachfrage geringer. Eine grössere Quantität Benzin ist auf der Wolga nach Russland und auf der anderen Route nach Persien gesandt. Die Fabrikation der Vaseline ist erst im Beginn, ferner werden Fabriken angelegt, um die Theerfarben darzustellen.

Endlich ist noch der Verwendung von Petroleumrückständen Erwähnung zu thun, von denen Nobel Brothers allein jährlich 450 000 Tons zur Disposition haben.

Die Tonne Petroleumrückstand hat den Heizeffect von drei Tonnen Kohlen, woraus sich ein enormer Gewinn an Heizmaterialien für Locomotiven, Dampfschiffe und Fabriken ergiebt.

In derselben Nummer des „Engineering" (4. April 1884) theilt Herr Thomas Urguhardt, Locomotiv-Superintendent zu Borisoglebsch, Tamboff Gouvernement, Russland, mit, dass von 131 Locomotiven der Grazi-Tsaritsin-Bahn in Russland 72 bereits auf den Brand von Petroleum-Destillationsrückständen eingerichtet sind und der Rest bis October d. Js. für die 750 km lange Bahn umgebaut sein wird.

Diese Rückstände sind das beste und passendste Heizmaterial für Locomotiven und Schiffskessel. Unter gewöhnlichen Verhältnissen kann damit eine kalte Locomotive in 50 bis 55 Minuten zu Volldampf gebracht werden. War das Wasser schon vorgewärmt, so genügen 20 bis 25 Minuten Zeit.

3 bis 4 Tons Petroleumrückstände können binnen 4 Minuten gefasst werden. Die Verbrennung ist vollkommen rauchfrei und ohne Soot oder sonstigen Schmutz. r.

Literatur.

Bibliothek des Eisenbahnwesens, in zwanglosen, einzeln käuflichen Bänden. A. Hartleben's Verlag. Wien, Pest, Leipzig.

Die rührige Firma hat soeben die zwei ersten Bände ihrer „Bibliothek des Eisenbahnwesens" erscheinen lassen. In dem dem Werke vorangeschickten Prospecte wird darauf hingewiesen, wie das Eisenbahnwesen, welches heute das gesammte Verkehrswesen beherrscht, in seiner überraschenden Entwicklung während der letzten sechzig Jahre dahin gelangt ist, seine eigene Technik, sein eigenes Recht, seinen eigenen Verkehr, seine eigenen commerciellen Beziehungen, seine eigene Verwaltung und Buchführung zu besitzen, und dass infolge dessen das dringendste Bedürfniss für Jeden, welcher mit den Eisenbahnen in Berührung kommt, vorliegt, den complicirten Mechanismus des Eisenbahnwesens eingehend zu studiren, um mit eigenen Augen zu sehen, wie die Dinge stehen, um den grossen Verkehrsfactor auch zu verstehen, wenn es sich um die eigensten Interessen handelt.

Diesem in der Natur der Sache begründeten Bedürfnisse soll nun durch die von der Firma Hartleben geplante Bibliothek Rechnung getragen werden und hierdurch dem Fachmanne, sowie allen, die an dem Leben und Treiben der Eisenbahnen ein Interesse haben, die Mittel geboten werden, Rath und Belehrung zu holen, sobald und wo sie gebraucht werden.

„Die verschiedensten Gebiete des Eisenbahnwesens, seien es öconomische oder politische Fragen oder Probleme der Wissenschaft und Technik, sollen aus der Feder berufener Fachmänner Erläuterung finden, welche für Jedermann, der mit dem Eisenbahnwesen in Verbindung steht, Nützliches wie Lehrreiches bringen soll."

Der uns vorliegende erste Band der hiernach zu schaffenden Sammlung, die „Geschichte des Eisenbahnwesens" von Dr. Theodor Haberer, K. K. Ministerial-Secretär im Handelsministerium,*) verfolgt den Zweck, in kurzgefasster Darstellung die Momente zu fixiren, welche für die Entwicklung des Eisenbahnwesens von bestimmendem Einflusse gewesen sind und den einzelnen Epochen, die es durchzumachen hatte, ein bestimmtes Gepräge gegeben haben. Zur Vollständigkeit des Ueberblickes wird in einer Vorgeschichte der früheren Beförderungsmittel und ihrer Verbesserungen, dann der Erfindung der Eisenbahnen gedacht. In der eigentlichen Geschichte werden zuerst die Verhältnisse des neuen Verkehrsmittels in den Staaten Europas mit Ausschluss von Deutschland und Oesterreich-Ungarn etwas gar zu kurz erwähnt; dann folgt die historische Darlegung der Entwicklung des Eisenbahnwesens in Deutschland und Oesterreich-Ungarn unter besonderer Berücksichtigung des jeweiligen Standes der Gesetzgebung. Die erste Periode reicht bis zum Jahre 1840; hier wird der Bildung der ersten Comités, welche die Ausführung von Eisenbahnen anstrebten, sowie der Schwierigkeiten gedacht, welche sich den Bestrebungen hinderlich in den Weg stellten, und werden die ersten Eisenbahnen, die Gründung der Actiengesellschaften und die ersten Eisenbahngesetze aufgeführt. Die zweite Periode umfasst den Zeitraum 1840—1848; hier gelangt zur Darstellung der Aufschwung des Eisenbahnbaues in Folge der freieren Auffassung der Regierungen zu Beginn der Periode, die verhältnissmässig rasche Entwicklung während derselben (Bedürfnissbahnen) und die Stockungen in Folge der politischen Verhältnisse zu Ende der Periode, die theilweise Aufbringung des Gesellschaftscapitals durch Prioritäts-Obligationen, dann die Nothwendigkeit der staatlichen Zinsengarantie in Folge der stetig steigenden Anforderungen an das Capital, die Bildung und erste Thätigkeit des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen und die Grundformen der Verwaltung der Eisenbahnen; — schliesslich werden die Oesterreichischen Concessionsdirectiven und das Preussische Eisenbahngesetz besprochen. In der dritten Periode (1848—1860) wird die Entwicklung der Eisenbahnen nach den Stürmen des Jahres 1848, die Verbindung der Schienenwege in das Ausland, und in Folge dessen die Nothwendigkeit der

*) 10 Bogen Octav, eleg. gebdn. 1 fl. 10 kr. = 2 M.

Staatsverträge, die Ueberschienung hochgelegener Wasserscheiden, die Bildung von Eisenbahnverbänden, die theilweise Verwirklichung der Staatsbahnidee dargelegt. An Gesetzen wird der Oesterreichischen Eisenbahn-Betriebsordnung und des Concessionsgesetzes gedacht; ebenso der ersten Organisation der Eisenbahnbehörden. Bei Darstellung der vierten Periode (1860 bis 1870) gelangen zur Erörterung die Consequenzen der Stellung Oesterreichs im Europäischen Staatenleben vor und nach 1866, die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Preussen und im übrigen Deutschland, die ausserordentliche Inanspruchnahme des Geldmarktes und die Geldbeschaffungsform im Wege der Generalentreprise, die Entstehung von Concurrenzlinien, die Bildung des Differentialtarifes und die Gewährung von Verkehrserleichterungen; ferner wird der Wirkungen der Ausdehnung der Eisenbahnen gedacht; dann bezüglich Oesterreichs der gesetzlichen Vorschriften, nämlich des Haftpflichtgesetzes, des ersten Eisenbahn-Betriebereglements, sowie seiner Staatsverträge, — bezüglich Deutschlands der Gestaltung des Staatsbahn- und Privatbahnwesens erwähnt. Der Darstellung der fünften Periode, d. i. der Ereignisse nach dem Jahre 1870, gehört die Entfaltung und Unificirung des Eisenbahnwesens in Deutschland nach dessen politischer Einigung an, wobei das Reichseisenbahn-Amt, die Grundgesetznormen für die Organisation der Staatsbahnen besprochen werden; schliesslich wird die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Oesterreich vor und nach der Krise des Jahres 1873, insbesondere die Wiederaufnahme des Staatseisenbahn-Baues und Betriebes, die gesetzliche Regelung der Eisenbahnverhältnisse, die Neuorganisirung der Eisenbahn-Verwaltungs- und Aufsichtsbehörden und die Ausbreitung des Localbahnwesens dargestellt.

Man könnte nach dieser Inhaltsübersicht annehmen, dass man in dem Werk umfangreiche Untersuchungen über die historische Entwicklung des Eisenbahnwesens finden würde. Das ist nicht der Fall. Dasselbe bietet vielmehr eine kurz gedrängte aber anziehend geschriebene Uebersicht der Entwicklung des Eisenbahnwesens zunächst in Oesterreich-Ungarn, mit besonderer Rücksicht auf die Entwicklung der Eisenbahngesetzgebung sowie die politischen und wirthschaftlichen Verhältnisse, welche entscheidend auf das Eisenbahnwesen eingewirkt haben. Auch ist die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Deutschland mit Rücksicht darauf, „dass beide Staaten schon nach der geographischen Lage als ein grosses gemeinsames Verkehrsgebiet angesehen werden können, und die endliche gleichartige Gestaltung der Eisenbahnangelegenheiten daselbst sicherlich nur Frage der Zeit ist,“ eingehend berücksichtigt, wobei in Betreff der drei ersten Perioden die im Jahre 1871 erschienene „Geschichte des Deutschen Eisenbahnwesens von Karl Schmeidler (Königl. Eisenbahnsecretär in Breslau) benutzt worden ist.*) Bei der neueren Periode tritt Oesterreich-Ungarn noch mehr in den Vordergrund und wird namentlich die Wiederaufnahme des Staatseisenbahn-Baues und die dermalige Organisation der Eisenbahnbehörden sehr eingehend und anschaulich geschildert, was wohl darauf zurückzuführen ist, dass der Verfasser in Betreff dieser Periode in Folge seiner dienstlichen Stellung im Handelsministerium besonders gut orientirt war. Zum Schluss giebt der Verfasser der Hoffnung Ausdruck, dass der Rechtsprechung in Eisenbahnsachen ein gleiches Recht zu Grunde gelegt und ein Areopag eingesetzt werde, in welchem Juristen und Industrielle, welche das Eisenbahnwesen und sein Bedürfniss fachmännisch zu beurtheilen vermögen, nach freier Ueberzeugung endgültig den Rechtsspruch fällen. —

Wir glauben, dass der Leser das Werkchen nicht unbefriedigt aus der Hand legen wird, zumal wenn er bedenkt, dass dasselbe zunächst als Unterlage für die Vorlesungen geschrieben ist, welche der Verfasser an der Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte in Wien hält und zu weiteren Studien anregen soll.

---

*) Auch die Verdienste des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen finden in dem Werk verdiente Anerkennung. Wahrscheinlich einer Notiz von Schmeidler folgend, lässt übrigens der Verfasser die Zeitung des Vereins (S. 41) noch immer in Leipzig erscheinen, während dieselbe bekanntlich seit 1876 nach Berlin übergesiedelt ist.

E. F. Scholl's Führer des Maschinisten. Zehnte verbesserte und vermehrte, unter Mitwirkung von Professor F. Reuleaux herausgegebene Auflage Mit 422 in den Text eingedruckten Holzstichen. Braunschweig, Druck und Verlag von Friedrich Vieweg und Sohn. 1883. Ladenpreis 9 ℳ.

Das vorliegende Buch ist eine kurzgefasste Dampfmaschinenlehre, welche den Zweck hat, das Verständniss der verschiedenen Dampfmaschinen und Dampfkessel zu verbreiten, Gesichtspunkte für ihre Beurtheilung zu entwickeln und ihre Behandlung bei Aufstellung und Betrieb zu lehren. Zunächst soll das Buch den Maschinenwärtern und Heizern Gelegenheit geben, sich die zur Erleichterung und umsichtigen Erfüllung ihres verantwortlichen Dienstes erforderlichen Kenntnisse anzueignen. Es soll ferner den Besitzern oder Leitern von Fabriken als Berather dienen bei der Wahl unter den verschiedenen Systemen von Kesseln und Maschinen, bei der Ueberwachung des Betriebes und der Instandhaltung derselben und bei der Beaufsichtigung der zu diesem Zweck besonders angestellten Personen. Endlich soll es allen denjenigen zum Selbststudium dienen, welche sich ohne Vertiefung in die theoretischen Probleme des Dampfbetriebes eine allgemeine Kenntniss desselben erwerben wollen.

Die leicht fassliche Darstellung des Stoffes macht das Buch auch sehr geeignet, von Schülern niederer und höherer technischer Lehranstalten neben den theoretischen Vorträgen oder als Vorbereitung dafür benutzt zu werden.

Die vorliegende zehnte Auflage hat unter Berücksichtigung der neusten Verbesserungen an Kesseln und Maschinen eine durchgreifende Umarbeitung erfahren.

Kartenwerke.

Specialkarte der Eisenbahnen Mitteleuropas mit Angabe aller Eisenbahn-, Post- und Dampfschiffstationen, Speditionsorte, Zoll-, Steuerämter und Mineralquellen. Herausgegeben von **J. E. Raab,** Eisenbahntechniker, revidirt von Dr. W. Koch. Ausgabe von 1884. (20. Auflage.) In Farbendruck.

No. 1. Raab's Eisenbahnkarte von Mitteleuropa, mit Angabe aller Eisenbahn-, Post- und Dampfschiffsstationen etc. Grösse: 1,25 m hoch, 1,42 m breit. Reicht im Westen bis Birmingham-Bordeaux, im Süden bis Toulouse-Perugia, im Norden bis Kopenhagen, im Osten bis Warschau-Debreczin. Mit Ortschafts-Findeverzeichniss. Preise: Unaufgezogen in Umschlag 5,10 ℳ; aufgezogen in Mappe 9 ℳ; aufgezogen mit rohen Holzrollen 11,50 ℳ; aufgezogen mit schwarzpolirten Holzrollen 12,50 ℳ.

No. 2. Oestliche Anschlussblätter zu dessen Eisenbahnkarte von Mitteleuropa. Grösse: 1,25 m hoch, 0,70 m breit. Diese neue Karte ist halb so gross wie die Raab'sche Karte, schliesst sich genau anpassend an dieselbe an, reicht im Osten bis Nikolajew und Odessa, im Süden bis Konstantinopel und im Norden bis Wilna-Orel. Mit Ortschafts-Findeverzeichniss. Preise: Unaufgezogen in Umschlag 3 ℳ; aufgezogen in Mappe 6 ℳ; aufgezogen mit rohen Holzrollen 7,50 ℳ; aufgezogen mit schwarzpolirten Holzrollen 9 ℳ.

No. 3. Raab's Eisenbahnkarte von Mitteleuropa, mit Angabe aller Eisenbahn-, Post- und Dampfschiffsstationen etc. Beide Theile, also vorstehend aufgeführte No. 1 und 2 vereinigt in einem Tableau. Grösse: 1,25 m hoch, 2,5 m breit. Mit Ortschafts-Finderegister. Preise: Unaufgezogen in Umschlag 8 ℳ; aufgezogen in Mappe 15 ℳ; aufgezogen mit rohen Holzrollen 18 ℳ; aufgezogen mit schwarzpolirten Holzrollen 21 ℳ.

Correcte Zeichnung, Genauigkeit und Vollständigkeit zeichnet diese Karte aus, auf welcher sämmtliche bis zum Frühjahr 1884 eröffnete und auch die im Bau begriffenen sowie projectirten Bahnen Mitteleuropas sich verzeichnet finden. Dieselbe ist aufs Sorgfältigste von uns revidirt worden und kann dieselbe für Bureaus, Comtoire, Bahnhöfe, Hôtels etc. sehr empfohlen werden.

In derselben Verlagshandlung ist erschienen:

Franz, Eisenbahn- und Damfschiffsrouten - Wandkarte von Europa. Grösse: 1,38 m hoch, 1,80 m breit. Preis 6 ℳ, auf Leinwand gezogen in Mappe 13 ℳ.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Am 1. Mai d. J. wird die auf der Strecke Tarnowitz - Stahlhammer der Neubaustrecke Tarnowitz - Kreuzburg gelegene **Haltestelle Georgenberg** für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet.

Die bezüglichen Frachtsätze sind bei unseren Güterexpeditionen zu erfahren.

Breslau, den 28. April 1884. (1041)

Königliche Eisenbahn-Direction.

II. Fahrplanbekanntmachungen.

Fahrplan vom 20. Mai 1884. Der gegenwärtige Fahrplan bleibt auch für die Sommerperiode 1884 in Kraft. (1042)

Königliche Militär-Eisenbahn.

III. Güterverkehr.

Der Nachtrag III zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, giltig vom 1. März bzw. 15. Aprii 1884, enthaltend neben einer Abänderung der Zusatzbestimmung zu § 57 des Betriebs-Reglements die neu redigirten allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification, findet vom 1. Mai 1884 ab und bezüglich der mit einem Stern (*) versehenen Vorschriften vom 15. Juni 1884 ab auch für den **Deutsch-Polnischen Verband** Anwendung. Ausgeschlossen bleibt auch jetzt die Classification der Artikel „Cement, sowie Steine, Platten, Fliesen,

Krippen, Tröge, Brunnen-Gossen u. Spülsteine, Rinnen, Röhren und hohlgearbeitete Steine zu Durchlässen aus Cement" und „Kleie, auch Reiskleie (Reisabfall, Reisstaub, Reishülsen)". Soweit für diese Artikel nicht besondere Ausnahmetarife bestehen, bleiben dieselben von der directen Beförderung im Deutsch-Polnischen Verbande ausgeschlossen.

Bromberg, den 19. April 1884. (1043 J)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch-Belgisch-Englischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 20. April ist der Artikel „Muschelschalen aller Art" in den Specialtarif II des Bayerisch-Belgisch-Englischen Gütertarifs vom 1. Juni 1883 versetzt.

In der Güterclassification des genannten Tarifs ist die Position „Muschelschalen und Muschelschalen-Abfälle zum Kalkbrennen", Specialtarif III, zu streichen; jedoch tritt die neue Classification für Muschelschalen, sofern solche zum Kalkbrennen benutzt werden, erst am 10. Juni cr. in Kraft.

Köln, den 30. April 1884. (1044)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirection
(linksrheinische).

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Am 15. Mai cr. kommt zum Ausnahmetarif (A) für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes aus dem Waldenburger Grubenrevier vom 1. Juli 1878 ein Nachtrag X zur Einführung, welcher ermässigte bezw. neue Frachtsätze nach Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg, der Oberschlesischen, Paulinenaue-Neu-Ruppiner und Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Bahn enthält. Exemplare des Nachtrages sind durch die betheiligten Güterexpeditionen und das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, den 22. April 1884. (1045)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Die in unserer Bekanntmachung vom 16. Januar cr. bezeichneten Tarife für den **Güter- und Vieh- etc. Verkehr** zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover zugleich für die Hoyaer und Warstein-Lippstadter Eisenbahn, sowie Stationen der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahn einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt und der Thüringischen Privatbahnen andererseits, treten nunmehr am 1. Mai cr. in Kraft.

Dieselben sind in den Güterexpeditionen der betheiligten Verwaltungen käuflich zu haben.

Hannover, den 23. April 1884. (1046)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossherz. Badische Staatseisenbahnen. Die gemäss Bekanntmachung vom 21. Februar 1884 für Eistransporte auf der Badischen Bahn bis Ende April 1884 gestattete Tarifirung nach den ermässigten Sätzen des internen Ausnahmetarifs No. 2 bleibt auch nach diesem Termin und bis auf Weiteres in Kraft.

Karlsruhe, den 23. April 1884. (1047)
Generaldirection.

Am 1. Mai d. J. tritt für den **Berlin-Sächsischen Verbands-Güterverkehr** ein neuer Tarif in Kraft, welcher abweichend von dem unter dem gleichen Titel jetzt noch bestehenden Tarife vom 1. Januar 1882 nur den Verkehr zwischen den sämmtlichen Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen einerseits und den Stationen der Sächsischen Staatsbahnen resp. der Station Reichenberg der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn andererseits umfasst. Insoweit dieser im Wesentlichen nur Ermässigungen in sich schliessende Tarif in einzelnen Fällen auch Erhöhungen gegen die seitherige Frachtberechnung enthält, treten letztere erst am 15. Juni d. J. in Kraft. Exemplare des Tarifs sind bei den betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu erlangen.

Dresden, am 24. April 1884. (1048)
Königliche General-Direction
der Sächsischen Staats-Eisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-Ungarisch-Süddeutsch-Französischer Verband. Der Reexpeditionstarif für die Beförderung von Schafen in Wagenladungen von Annweiler, Bischofsheim etc. nach Avricourt Grenze, Amanweiler Grenze und Metz transit zur Vermittelung des Viehverkehrs Wien-Paris vom 15. Juni 1879 ist durch Aufnahme directer Taxen ab Wien Westbahnhof und Penzing, Klein-Schwechat, St. Pölten, Linz und Steinfeld nach Avricourt Grenze, Amanweiler Grenze und Metz transit ergänzt.

Die Neuauflage des Tarifs tritt mit dem 1. Mai in Kraft. (1049)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche General-Direction
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Hessische Ludwigsbahn. Der **Ausnahmetarif No. 13 für Holz des Specialtarifs II** im Verkehr zwischen Oesterreichischen Bahnen und Gustavsburg, Mannheim und Ludwigshafen vom 1. April d. J. tritt am 15. Juni l. J. ausser Kraft.

Mainz, den 22. April 1884. (1050)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Special-Direction.

Am 1. Mai cr. treten zufolge **Vereinigung des Güter-Expeditionsdienstes der Station Altwasser B. F. E. und N. M. E.** die auf Seite 1 des diesseitigen Local-Gütertarifs sub IIa enthaltenen beschränkenden Bestimmungen bezüglich des Güterverkehrs mit Altwasser sowohl in Letzterem, wie in allen Verbandverkehren, in welchen dieselben Aufnahme gefunden haben, ausser Kraft.

Breslau, den 25. April 1884. (1051)
Königliche Direction
der Breslau-Freiburger Eisenbahn,
zugleich Namens der Verbandsverwaltungen.

Mit dem 1. Mai d. J. erscheint der Nachtrag V zu unserem vom 1. August 1883 ab gültigen **Local-Gütertarif,** enthaltend Ausnahmetarifsätze ab Gelnhausen und Friedrichssegen für Eisenerze etc.

Die Sätze für Friedrichssegen kommen jedoch erst vom Tage der Eröffnung dieser Station in Anwendung.

Das Nähere ist auf den Expeditionen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 18. April 1884. (1052)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mit dem 1. Mai d. J. treten zu den nachbenannten Ausnahme-Tarifen für den **Transport Oberschlesischer Steinkohlen und Kokes** die dabei bezeichneten Nachträge in Kraft:

a) von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn:

1. Nachtrag IV zum Tarif vom 1/1. 83 nach Stationen des Directionsbezirks Berlin,
2. Nachtrag IV zum Tarif vom 1/2. 83 nach Stationen der Breslau-Freiburger Bahn,
3. Nachtrag II zum Tarif vom 1/9. 83 nach Stationen der Directionsbezirke Magdeburg, Frankfurt a/M. etc.,
4. Nachtrag III zum Tarif vom 1/9. 83 nach Stationen der Sächs. Staatseisenbahn etc.,
5. Nachtrag II zum Tarif vom 1/10. 83 nach Stationen des Directionsbezirks Erfurt,
6. Nachtrag III zum Tarif vom 1/3. 84 (giltig bis ultimo Februar 85) nach den Stationen Carolinenhorst, Damm, Stettin etc. (für Massentransporte),
7. Nachtrag II zum Tarif vom 1/9. 83 nach Stationen der Berlin-Hamburger etc. Bahn,
8. Nachtrag III zum Tarif vom 1/1. 83 nach Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn,
9. Nachtrag II zum Tarif vom 15/9. 82 nach Stationen der Stargard-Cüstriner Bahn,
10. Nachtrag VII zum Tarif vom 1/6. 82 nach Stationen der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn (Schlesisch-Polnischer Verband),
11. Nachtrag II zum Tarif vom 15/7. 83 nach Stettin und Swinemünde trs. seewärts,

b) von Stationen der Rechte-Oder-Ufer-Bahn:

12. Nachtrag II zum Tarif vom 1/1. 83 nach Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn.

Die Tarifnachträge ad 1—11 enthalten Frachtsätze für die bei Morgenroth belegene Paulusgrube, Station Loslau und theilweise für die bei Rybnik gelegene Wilhelmsbahngrube, der Nachtrag ad 12 und auch der ad 8 ermässigte Sätze für Station Waren, der Nachtrag ad 11 enthält ferner Sätze von den Rechte-Oder-Ufer-Kohlenstationen nach Stettin trans. seewärts. Druckexemplare sind von den Versandstationen unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 22. April 1884. (1053)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 1. Mai cr. tritt zum **Preussisch-Oberschlesischen Steinkohlen-Ausnahmetarife** für Massentransporte und 10 000 kg Sendungen vom 15. November 1883 je ein Nachtrag II in Kraft. Die Nachträge enthalten die Aufnahme der Grubenstationen Paulusgrube, Wilhelmsbahngrube und Loslau in die resp. Tarife, die Einbeziehung der Stationen Lindenau, Melno und Nitzwalde des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg in den Theil II des Massentarifs, ermässigte Frachtsätze für Massentransporte nach Briesen, Hohenkirch, Jablonowo, Schönsee und Tauer sowie Ergänzungen und Berichtigungen von Stationsnamen.

Druckexemplare derselben sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 21. April 1884. (1054)
Königliche Eisenbahn-Direction,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Mai cr. tritt zum **Localgüter-Tarife** der Oberschlesischen Eisenbahn vom 1. October 1881 ein Nachtrag VI in Kraft, durch welchen anderweite Bestimmungen resp. Taxen für die Güterbeförderung auf der Breslauer Verbindungsbahn, sowie Bestimmungen für den Güterverkehr von und nach Oppeln O. S. und R. O. U. Bahnhof zur Einführung gelangen.

Druckexemplare sind bei den Stationscassen gratis zu haben.

Breslau, den 23. April 1884. (1055)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Die im Theil II, Heft 1 und 2 für den **Rumänisch-Deutschen Eisenbahnverband** sammt Nachträgen enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Eisen etc. gelangen ultimo Juni cr., die Sätze der regulären Tarifclassen sowie sämmtlicher übrigen Ausnahmetarife (excl. 1a. b. c. und d. bezw. 8, für Getreide etc.)

dagegen ultimo September cr. zur Aufhebung.

Von den Ausnahmesätzen für Getreide, Mahlproducte, Kleie und leere Säcke treten mit ultimo September cr. nur diejenigen im Verkehre mit Stationen der Sächsischen Staatsbahnen ausser Wirksamkeit.

Ob resp. welche anderweite Tarife an Stelle der obengenannten zur Einführung gelangen werden, wird später bekannt gemacht werden.

Breslau, den 24. April 1884. (1056)
Im Auftrage der Verband-Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction.

Im **Sächsisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbande** — Tarif vom 1. April d. J. Heft 1 — sind für den directen Güterverkehr zwischen Wien (Oest. Ung. St. E. G.) und Stadlau einerseits und den Sächsischen Stationen Flöha, Frankenberg, Freiberg, Gröditz und Grossenhain andererseits Berichtigungen der Frachtsätze vorzunehmen gewesen, worüber die genannten Güterexpeditionen nähere Auskunft ertheilen. Die berichtigten Taxen schliessen zum Theil gegen die bisherigen Frachtsätze Erhöhungen in sich und erlangen insoweit erst ab 10. Juni cr. Giltigkeit.

Dresden, am 25. April 1884. (1057)
Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung des Sächsisch-Oesterreichischen Verbandes.

Die in dem Ausnahmetarif vom 15. Januar 1883 für den **Transport Oberschlesischer Steinkohlen und Kokes** von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach Stationen der Mährisch-Schlesischen Centralbahn etc. enthaltenen Frachtsätze für Olmütz transito finden vom 15. Juni d. Js. ab auf Sendungen, welche nach Stationen der Mährisch-Schlesischen Nordbahn und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn übergehen, nicht mehr Anwendung. Punkt 7 der dem obengenannten Tarif vorgedruckten Bedingungen ist hiernach zu berichtigen.

Breslau, den 25. April 1884. (1058)
Königliche Eisenbahndirection.

Am 15. Juni cr. treten die in dem diesseitigen **Local-Gütertarif** vom 1. April 1883 enthaltenen Frachtsätze:

a) des Ausnahmetarifs B für Getreide aller Art, Hülsenfrüchte, Malz, Mühlenfabrikate und Oelsamen zwischen Berlin, Görlitzer Bahnhof, einerseits und Hohenbocka und Senftenberg andererseits,
b) des Ausnahmetarifs C für Braunkohlen zwischen Berlin, Görlitzer Bahnhof, und Zittau,
c) des Ausnahmetarifs D für Steine des Specialtarifs III zwischen Zittau und den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen,
d) des Ausnahmetarifs F für Erde zwischen Berlin, Görlitzer Bahnhof, und Zittau

ausser Kraft und erfolgt vom genannten Tage ab die Frachtberechnung für Transporte der vorstehenden Artikel in den dabei bezeichneten Relationen lediglich unter Zugrundelegung der Sätze der regulären Tarifclassen.

Berlin, den 28. April 1884. (1059)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Der in unserer Bekanntmachung vom 19. März ds. Js. angekündigte neue Tarif für den **Bayerisch - Sächsischen Güterverkehr** tritt mit 1. Mai ds. Js. in Kraft und ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 28. April 1884. (1060)
Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Niederländisch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband. Mit 15. Mai d. J. tritt Nachtrag II zum Seehafen-Ausnahmetarife vom 15. September vor. Js. in Kraft. Derselbe enthält die Erweiterung des Ausnahmetarifs 3 a (Schmalz, Schweinefett und Talg) durch Aufnahme der Station Brünn (Oe. U. St. B.). Exemplare dieses Nachtrages können von den Verbandsverwaltungen in Wien, Amsterdam und Utrecht bezogen werden.

Dresden, am 25. April 1884. (1061)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Die in dem Tarife für den Staatsbahn-Güterverkehr **Köln (rechtsrh.)-Berlin** vom 1. Mai 1882 nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 für Eisen etc. nach Stettin trans. seewärts finden vom 15. Juni c. ab nur noch auf solche Sendungen Anwendung, deren überseeische Ausfuhr nach ausserdeutschen Häfen nachgewiesen wird.

Köln, den 25. April 1884. (1062)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische).

Südwestrussisch - Oesterreich. Getreide-Verkehr. Getreide- etc. Abfertigung von Kursk - Stadt. Es wurde die Verfügung getroffen, dass Getreide- etc. Sendungen von Kursk - Stadt, Station der Moskau-Kursker Bahn, nach bezw. via Brody oder Podwoloczyska, unter Zurechnung von 61 Kopeken pro Waggon, zu den Frachtsätzen der Station Kursk des Getreide-Special-Exporttarifes vom 15./27. October 1883 direct zur Abfertigung gelangen können.

Wien, den 26. April 1884. (1063)
Die Generaldirection der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn.

Im **Ungarischen Eisenbahnverbande** tritt am 20. April l. J. der I. Nachtrag zu Theil II Heft IX in Kraft, welcher Ausserkraftsetzung von Ausnahmetarifen, Druckfehlerberichtigungen und Aufnahme neu eröffneter Stationen der Arad-Csanáder Eisenbahn enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind in unserer Tarifabtheilung zu bekommen.

Budapest, am 23. April 1884. (1064)
Die Direction.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbe-Umschlagsverkehr. Mit 15. Mai 1884 treten die Nachträge III zu den Tarifen Oesterreich-Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Dresden-Elbkai vom 1. October 1883, und der Nachtrag II zum Tarife Oesterreich-Aussig-Landungsplatz Heft B vom 1. November 1883 in Kraft. — Exemplare derselben liegen bei den betheiligten Stationen und Verwaltungen zur Einsicht, bezw. zum Bezuge bereit.

Wien, am 24. April 1884. (1065)
Betriebsdirection.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Vierzehn Tage nach erfolgter Publication im „Centralblatte" finden unter den daselbst angeführten Bedingungen nachstehende Frachtsätze im Reclamationswege Anwendung:

Für Packleinen, neue Säcke und Jutegarne bei Zahlung für mindestens 10 000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen

Nach Wien (Oe. U. St. E. G.), Wien (K. F. N. B.), Wien (K. F. J. B.), Wien (Westbahnhof) und Wien (Oe. N. W. B.)
Von Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz . . . . . . 2,01 M.
plus Schleppbahngebühr . . 0,10 „
Von Dresden Elbkai . . . . . 2,40 „
pro 100 kg.

Wien, am 24. April 1884. (1066)
Betriebsdirection.

Kaschau - Oderberger Eisenbahn. Für Roheisen von Oderberg nach Ruttka wird im Rückvergütungswege, vom 14. Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, spätestens bis Ende Juni 1884 eine Bonification für solche Sendungen, welche nach Altsohl bestimmt sind und im Uebrigen den Bedingungen des Ausnahmetarifs IV der Kaschau Oderberger Eisenbahn entsprechen, gewährt. Der officielle Frachtsatz des Localtarifs beträgt 32,7 kr., der durch die Bonification ermässigte Frachtsatz 22,8 kr. und die Ermässigung demnach 9,9 kr. pro 100 kg. Die Rückvergütung erfolgt nur, wenn die Original-Frachtbriefe bis Ende September 1884 vorgelegt werden. Bei in Oderberg aus Deutschland übertretenden Sendungen wird eine Ueberfuhrgebühr von 1 kr. pro 100 kg gerechnet.

Budapest, den 25. April 1884. (1067)
Die Generaldirection.

Galiz.-Süddeutscher Eisenbahn-Verband. Einführung von Ausnahme-Frachtsätzen für den Transport von Kleesamen von Czernowitz nach Ulm, Stuttgart und Heilbronn. Mit Giltigkeit vom 15. Mai 1884 gelangen für den Transport von Kleesamen in Quantitäten von mindestens 5 000 kg bezw. von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für die genannten Quantitäten pro Wagen folgende Ausnahme-Frachtsätze zur Einführung, u. zw.:

Von Czernowitz, Station d. Lemb.-Czernow.-Jassy B. (Oesterr. Linien) nach	Frachtsätze für Quantitäten von mindestens	
	5 000 kg	10 000 kg
	pro 100 kg in Mark Deutscher Reichswährg.	
Ulm (Bayerische Staatsbahnen)	10,45	9,77
Stuttgart (Württemb. Staatsb.)	10,51	9,81
Heilbronn (Württemb. Staatsb.)	10,23	9,71

Wien, den 22. April 1884. (1068)
Die K. K. pr. Galiz. Carl-Ludwigbahn, im Namen der Verbandverwaltungen.

IV. Personen- und Gepäckverkehr.

Zum Tarif für den **Deutsch-Dänischen Verband-Personenverkehr** vom 1. Januar 1875 ist ein vom 1. Mai cr. ab gültiger Nachtrag XVI erschienen, durch welchen eine directe Expedition von Personen und Reisegepäck zwischen Assens einerseits und Flensburg, Altona, Hamburg Dammthor und Klosterthor andererseits zur Einführung gelangt.

Altona, den 23. April 1884. (1069)
Königliche Eisenbahndirection.

Nord - Brabant - Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft. Am 20. Mai d. J. tritt zu unserem Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden im Binnenverkehre vom 1. Juli 1878 der 5. Nachtrag in Kraft, enthaltend Fahrpreise für Tages - Retourbillets III. und IV. Classe von Xanten nach Wesel und vice versa.

Gennep, im April 1884. (1070)
Die Direction.

V. General-Versammlungen.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Für die auf den 7. Mai l. J. ausgeschriebene Generalversammlung der

Actionäre der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn ist bis zum statutenmässigen Termine (23. April d. J.) die nach § 28 der Statuten zur Beschlussfähigkeit erforderliche Anzahl von 6 250 Stück Actien nicht deponirt worden; es wird daher diese Generalversammlung im Sinne des § 29 der Statuten vertagt.

Der Verwaltungsrath beehrt sich demnach die Herren Actionäre neuerlich zur XXXI. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche Donnerstag, den 29. Mai l. J., um 10 Uhr Vormittags am Wiener Bahnhofe der Oesterr. Nordwestbahn (Ankunftsseite Saal für Erwartende) stattfindet.

Statutengemäss ist diese Generalversammlung ohne Rücksicht auf die Zahl der anwesenden Actionäre und der repräsentirten Actien beschlussfähig, die Verhandlungen sind jedoch auf das Programm der vertagten Versammlung beschränkt.

Gegenstände der Tagesordnung sind daher:

1. Mittheilung des Geschäftsberichts für das Jahr 1883;
2. Bericht des Revisions - Ausschusses über den Rechnungs-Abschluss des Jahres 1883;
3. Bericht und Antrag des Verwaltungsrathes, betreffend die Einlösung des am 1. Juli l. J. fälligen Actien-Coupons:
4. Erneuerungswahl mehrerer Mitglieder des Verwaltungsrathes nach § 37 der Statuten;
5. Wahl des Revisions-Ausschusses zur Prüfung des Rechnungs-Abschlusses des Jahres 1884.

Gemäss § 26 und 29 der Statuten wollen jene Herren Actionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen und welche nicht schon deponirt haben, die Actien sammt den nicht fälligen Coupons längstens bis 15. Mai d. J. 12 Uhr Mittags entweder bei der gesellschaftlichen Hauptcassa in Wien, Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe, oder bei der Direction der Disconto-Gesellschaft in Berlin oder bei den Herren M. A. v. Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M. deponiren und die Legitimationskarten beheben.

Mit den Actien zugleich sind die von dem Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Consignationen in doppelter Ausfertigung einzubringen.

Eine Consignation wird, mit der Erlagsbestätigung versehen, zurückgestellt.

Nach § 25 der Statuten geben je 10 Actien das Recht auf Eine Stimme; kein Actionär kann mehr als 30 eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen; als Bevollmächtigter kann Niemand mehr als 20 Stimmen übernehmen.

Die Actionäre können nur durch Personen vertreten sein, die selbst Mitglieder der Generalversammlung sind und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterzeichnen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Actien gegen Rückgabe der Empfangsbestätigung an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Consignations-Blanquette werden bei den Erlagscassen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, am 25. April 1884.

Der Verwaltungsrath. (1071)
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

VI. Submissionen.

Submission. Der für den diesseitigen Directionsbezirk für die Zeit vom 1. Juli 1884 bis ult. Juni 1885 erforderliche Bedarf an Feuerungs-Materialien soll in öffentlicher Submission beschafft werden.

Die Lieferungs-Bedingungen und Bedarfs-Nachweisungen liegen im diesseitigen Materialien-Bureau, Fürstenwallstrasse 10 hierselbst zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen Franco-Einsendung der Copialien und zwar:

a) von 30 ₰ für Gruppe I, enthaltend: Locomotivkohlen und Schmiedekohlen,
b) von 25 ₰ für Gruppe II, enthaltend: Locomotiv- und Schmelzcoaks,
c) von 20 ₰ für Gruppe III, enthaltend: Torfkohlen, kieferne Holzkohlen und Presskohlensteine zur Coupéeheizung,
d) von 20 ₰ für Gruppe IV, enthaltend: Braunkohlen, inländische, zur Dampfkesselheizung, Braunkohlenbriquettes, inländische, sowie Böhmische Braunkohlen zur Ofenheizung,

bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift: „Submission auf Feuerungs-Materialien Gruppe I, bezw. II, oder III, oder IV" bis zum Termine am 10. Mai cr., Vormittags 10 Uhr an das obenbezeichnete Bureau einzusenden.

Magdeburg, den 22. April 1884 (1072)
Königliche Eisenbahndirection.

Oels-Gnesener Eisenbahn. Die Lieferung der für die Zeit vom 1. Juli 1884 bis dahin 1885 erforderlichen Steinkohlen und zwar:
3 500 t Kleinkohle zur Locomotivheizung,
2 300 t Würfelkohle zur Locomotiv- und Zimmerheizung,
230 t Nusskohle zur Zimmerheizung
soll im Submissionswege vergeben werden. Offerten sind bis zum 10. Mai 1884, Vormittags 11 Uhr an unsere Centralmaterialienverwaltung zu Oels einzusenden. — Die Lieferungsbedingungen sind von unserem Centralbureau zu Breslau, Museumstrasse 7, gegen Erlegung von 50 ₰ zu beziehen; auch erfolgt portofreie Zusendung gegen Einsendung von 70 ₰. Direction. (1073 H & V)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 35. **Zeitung des Vereins** 1884.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition Bahnhofstrasse 3 SW für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum [illegible] Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den [illegible] Eisenbahn-Verwaltungen und der durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 3. Mai 1884.

Des Bettags wegen erscheint die nächste Nummer erst am 8. Mai cr.

Das Eisenbahn-Central-Abrechnungsbureau in Budapest.

Indem wir Bezug nehmen auf die in No. 52 dieser Zeitung (Jahrgang 1883) gebrachte Notiz, wonach die Constituirung des Eisenbahn-Central-Abrechnungsbureaus in Budapest bereits in der am 18. Juni 1883 bei der Königlich Ungarischen Staatseisenbahn stattgefundenen Plenarconferenz erfolgte, können wir die Mittheilung machen, dass die Thätigkeit dieses Bureaus nunmehr begonnen hat.

Somit ist auch die Theilung des für die Abrechnung der directen Transportverkehre der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen untereinander bisher in Wien bestandenen gemeinsamen Central-Abrechnungsbureaus eine Thatsache geworden.

Ob durch diese Zweitheilung der Abrechnung, respective durch die Errichtung eines zweiten Eisenbahn-Central-Abrechnungsbureaus in Oesterreich-Ungarn den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverwaltungen Vortheile erwachsen werden?

Wer vermöchte diese Frage vom fachmännischen Standpunkte aus zu bejahen?

Betrachten wir den Einfluss, welchen die neue Einrichtung auf die Geschäftsgebahrung bei den Eisenbahnverwaltungen ausübt, so finden wir, dass hierdurch der ohnedies nicht sehr einfache Verrechnungsdienst in den Stationen noch mehr complicirt wird und dass auch bei einigen Abtheilungen in der Centrale die Geschäfte nicht unbedeutend vermehrt werden und demnach schwerfälliger werden müssen.

Wird ferner der Umstand in Erwägung gezogen, dass das Eisenbahn-Central-Abrechnungsbureau in Budapest genau nach dem Muster des Wiener Central-Abrechnungsbureaus eingerichtet wurde, mit denselben Statuten und der gleichen Diensteintheilung, dass für das Verrechnungs- und Abrechnungsverfahren der dem Budapester Bureau zugewiesenen Verkehr dieselben Bestimmungen massgebend sind, wie solche für die im Wiener Bureau zur Behandlung gelangenden Verkehre festgestellt sind, dass weiter im Budapester Bureau nur solche Verkehre zur Abrechnung gelangen, welche bisher im Wiener Bureau abgerechnet wurden und dass endlich die sich aus der Budapester Abrechnung allmonatlich ergebenden Abrechnungssaldi gleichzeitig mit den vom Wiener Bureau festgestellten monatlichen Abrechnungssaldi durch die mit dem letzteren Bureau verbundene Central-Saldirstelle zur Ausgleichung gebracht werden, so gewinnt es den Anschein, als wenn das Eisenbahn-Central-Abrechnungsbureau gewissermassen eine Zweigniederlassung oder eine Filiale des Wiener Abrechnungsbureaus wäre, und als solche bedeutet diese neue Einrichtung sodann eher einen Rückschritt, als einen Fortschritt. Denn wenn wir zurückgreifen in jene Zeit, in welcher das Wiener Central-Abrechnungsbureau gegründet wurde, so sehen wir, dass dessen Entstehung nur dem Umstande zu verdanken war, dass die vorher bestandenen Controlexposituren ihrem Zwecke nicht mehr vollständig entsprachen und das Bedürfniss immer stärker hervortrat, durch Verschmelzung der nur in losem Zusammenhange stehenden Einzelexposituren zu einem organischen Ganzen eine Institution zu schaffen, welcher durch die Vortheile einer einheitlichen Leitung und eines weniger schwerfälligen Dienstganges die Mittel geboten waren, die Prüfung der Einnahmerechnungen aus den directen Transportverkehren, sowie die Abrechnung der hieraus resultirenden gegenseitigen Forderungen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen untereinander zu concentriren, zu vereinfachen und zu beschleunigen.

Ziehen wir schliesslich noch den Kostenpunkt in Frage, so müssen wir uns gestehen, dass die Kosten der Abrechnung durch die erfolgte Zweitheilung derselben sich kaum billiger, sondern eher höher stellen dürften.

Für die Errichtung des Eisenbahn-Central-Abrechnungsbureaus in Budapest waren daher unstreitig politische Erwägungen massgebend.

Ob und welchen weiteren Einfluss die Gründung dieses mehrerwähnten Bureaus auf die Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverwaltungen ausüben wird, entzieht sich unserer Betrachtung. Eines aber können wir nicht unerwähnt lassen und das ist, dass schon die erste Feststellung der dem Budapester Abrechnungsbureau zu übergebenden Verkehrsgruppen gewisse Schwierigkeiten hervorgerufen hat, welche sich höchst wahrscheinlich im Laufe der Zeit, so oft neue Verkehre ins Leben treten werden, die beide Reichshälften betreffen, leicht wiederholen können.

Vorläufig wurde dem Budapester Bureau die Abrechnung des gesammten innerungarischen Personen-, Gepäck- und Güterverkehrs zugewiesen und von Seite der Ungarischen Bahnverwaltungen noch ausserdem die Zuweisung des Personen-, Militär- und Gepäckverkehres von Ungarischen nach Oesterreichischen Stationen verlangt.

Die principielle Entscheidung über die Zutheilung dieser Verkehre an das Budapester Abrechnungsbureau ist noch in Schwebe, weil eine einheitliche Behandlung dieser Angelegenheit von den Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen bisher noch nicht erzielt werden konnte.

Dafür aber gab diese Frage bereits dem K. K. Oesterreichischen Handelsministerium Anlass zu nachfolgendem, an sämmtliche Oesterreichische Eisenbahnverwaltungen gerichteten Erlasse, welchen wir aus dem „Neuen Wiener Tageblatt“ vom 17/4. 1884 vollinhaltlich entnehmen. Der Erlass lautet:

„Z. 7474.

Wie ich aus dem Resumé der am 13. März d. J. in Wien abgehaltenen gemeinschaftlichen Conferenz der Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahndirectoren entnehme, soll in Abänderung des bisherigen Vorganges die Abrechnung des Personen- und Gepäckverkehres von Ungarischen nach Oesterreichischen Stationen in Hinkunft durch das Budapester Central-Abrechnungsbureau vorgenommen werden.

Wenn nun auch die principielle Entscheidung der Frage vorläufig vertagt wurde, so bin ich doch mit Rücksicht auf den Verlauf, welchen die Verhandlung genommen hat, veranlasst, dem Gegenstand meine Aufmerksamkeit zuzuwenden, zumal von den Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen in dieser Frage eine einheitliche Haltung nicht beobachtet worden ist.

Es erscheint mir nämlich unter den obwaltenden Verhältnissen und beim Bestande des gemeinsamen Central-Abrechnungsbureaus in Wien im dienstlichen Interesse der Eisenbahnverwaltungen weder gelegen, noch auch durch die Umstände geboten, einer neuen Einrichtung beizutreten, welche zweifellos eine Vermehrung der Geschäfte herbeizuführen geeignet erscheint und zu welcher, insolange das Statut für das Wiener Central-Abrechnungsbureau aufrecht besteht, ein zwingender Grund nicht vorhanden ist. Ich verkenne hierbei nicht, dass das erwähnte Statut (des Oesterreichischen Central-Abrechnungsbureaus) in der einen oder anderen Richtung einer Reform bedürftig erscheint und bin gerne bereit, dahin abzielende Bestrebungen auch meinerseits zu unterstützen, allein gerade in der in Rede stehenden Beziehung vermag ich vom Standpunkte der Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen eine Abänderung nicht als vortheilhaft zu erkennen. Bei dieser Sachlage kann ich daher dermalen den Beitritt zu dem in Verhandlung gezogenen Antrage, beziehungsweise zum Central-Abrechnungsbureau in Budapest nicht gestatten und lade den Verwaltungsrath ein, demgemäss entsprechend sorzugehen.

Wien, am 27. März 1884.

Pino m. p.“

Die weiteren Consequenzen dieses Ministerialerlasses sind selbstverständlich noch abzuwarten. J. H.

Zur Controle der Retourbillets.

In No. 42 dieser Zeitung vom 1. Juni 1883 wird ein neues Verfahren zur Controle der Retourbillets besprochen und es wird dabei der Vorschlag gemacht, die Rückseite der Retourbillets resp. des Billetstammes mit den Zahlen 1—31 zu bedrucken und von den Schaffnern diejenige Zahl coupiren zu lassen, welche dem Datum des Tages entspricht.

Schreiber dieses hat das Coupiren einzelner dieser 31 Zahlen auf einem Edmonson'schen Billet im warmen Zimmer und in aller Ruhe probirt, ist aber dabei zu der Ueberzeugung gekommen, dass es dem Schaffner zu viel zuzumuthen heisst, wenn derselbe im W i n t e r b e i K ä l t e u n d b e i L a t e r n e n l i c h t, sowie im S o m m e r b e i s t a r k e m V e r k e h r i n g r o s s e r E i l e eine dieser 31 Zahlen auf der Rückseite des Billets heraussuchen und die Coupirzange auf diese Zahl s o aufsetzen soll, dass gerade diese und nur diese Zahl richtig getroffen und dann durchlocht wird.

Es wird dies um desswillen schwierig sein, weil einestheils die überragenden Eisentheile der Coupirzange nicht genau die Stelle erkennen lassen, auf welche der eigentliche Coupirdorn zu stehen kommt und weil anderntheils jedes der 31 Zahlenvierecke auf den gewöhnlichen Edmonson'schen Billets nur 7 mm im Quadrat haben, also nicht viel grösser als das Coupirloch selbst sein kann, so dass der Schaffner erst ermitteln muss, ob auch der Coupirdorn genau auf d e r Stelle resp. auf d e m Viereck aufsitzt, auf welchem das Coupirzeichen angebracht werden soll.

Geschieht dies nicht und wird eine falsche Zahl durchlocht, so ist der ganze Zweck der Einrichtung verloren.

Hierbei ist auch noch darauf hinzuweisen, dass, wenn die 31 Zahlenvierecke, wie erforderlich, mindestens der Grösse des Coupirzeichens entsprechen sollen, die g a n z e Billetrückseite mit diesen Zahlen bedeckt sein wird, und dass deshalb, falls ein für zwei oder mehr Bahnen gültiges Billet in Frage ist, welches auf jeder Tour zwei oder mehrere Mal coupirt wird, nothgedrungen auch andere als die betreffenden Zahlen mitcoupirt werden müssen, was leicht zu Irrthümern Anlass geben kann.

Da nun unseres Wissens ein verhältnissmässig kleiner Theil der Retourbillets eine grössere als 3tägige Gültigkeitsdauer hat, so dürfte vor allen Dingen für die entsprechende Controle dieser 3- und der 2tägigen Retourbillets zu sorgen sein und dafür scheint uns der ferner in obiger Nummer gemachte Vorschlag, auf die Rückseite der Billets resp. des Stammes nur so viel Zahlen zu drucken, wieviele Tage das Billet Gültigkeit hat, und den Schaffner bei Antritt der Rückfahrt nur die Zahl des betreffenden Reisetages coupiren zu lassen, allerdings durchführbar. Es müssten jedoch zu dem Zweck sämmtliche bereits gedruckte Retourbillets nochmals und die neu zu druckenden Retourbillets doppelt durch die Billet-Druckmaschine laufen, um auf der Rückseite mit dem erforderlichen Zahlenaufdruck versehen zu werden, was doppelte Zeit kosten und nicht immer angängig sein würde, weil verschiedene Billetsorten auf der Rückseite bereits mit anderem Texte bedruckt sind.

Diesen Uebelstand umgeht ein bei der im Sommer sehr lebhaften Personenverkehr aufweisenden S a a l b a h n seit längerer Zeit in Anwendung gebrachtes Verfahren, welches ähnliche aber weit einfachere Controle erfordert, das Bedrucken der Billetrückseite überflüssig macht und nach Aussage des Fahrpersonals selbst bei starkem Verkehr ohne Mühe durchzuführen gewesen ist.

Es ist nämlich bei genannter Bahn Verfügung dahin ergangen, dass die auf den Retourbillets befindlichen 3 farbigen Streifen (grün, weiss, grün für die II. und braun, weiss, braun für die III. Wagenclasse) als die 3 Gültigkeitstage darstellend zu betrachten sind, derart, dass — d i e B i l l e t n u m m e r l i n k s — der oberste $\frac{\text{grüne}}{\text{braune}}$ Streifen den ersten Tag, der mittlere weisse den zweiten Tag und der untere $\frac{\text{grüne}}{\text{braune}}$ Streifen den dritten Tag der Gültigkeitsdauer bezeichnen.

Das Coupirzeichen bei der H i n f a h r t ist im u n t e r e n $\frac{\text{grünen}}{\text{braunen}}$ Streifen ü b e r d e r B i l l e t n u m m e r anzubringen, dagegen das für die Rückfahrt am anderen Ende des Billets u n t e r d e m D a t u m s t e m p e l und zwar das letztere so, dass, wenn das Billet nur e i n e n Tag, also am Lösungstage wieder zur Rückreise benutzt wird, das Coupirzeichen in dem obersten $\frac{\text{grünen}}{\text{braunen}}$ Streifen, wenn dasselbe am zweiten Tage zur Rückfahrt dient, das Coupirzeichen im mittleren weissen Streifen, und wenn die Rückfahrt am dritten Tage bewirkt wird, das Coupirzeichen im unteren $\frac{\text{grünen}}{\text{braunen}}$ Streifen angebracht wird.

Gilt das Retourbillet nur 2 Tage, so tritt eine entsprechende Aenderung der Verfügung ein, dahin, dass der erste Streifen das Coupirzeichen für die Hinfahrt und der zweite und dritte dasjenige für die Rückfahrt zu erhalten hat.

Da das Fahrpersonal vorschriftsgemäss den auf dem Billet befindlichen Tagesstempel ohnehin zu prüfen hat, so kann ohne irgend welche weitere Behandlung des Billets, namentlich also ohne Umdrehen desselben, das Coupirzeichen für die Rückfahrt mit Leichtigkeit in dem farbigen Streifen, welcher bei seiner Länge von 56 mm und bei seiner Breite von 10 mm mit der Coupirzange i m m e r r i c h t i g zu treffen ist, angebracht werden; auch bietet das mehrmalige Durchlochen beim Passiren mehrerer Bahnen keinerlei Schwierigkeiten.

Da dies einfache Verfahren ohne jede Kosten und sonstige besondere Vorbereitungen erprobt werden kann, nehmen vielleicht andere Verwaltungen aus diesen Zeilen Anlass zu gleichen Versuchen und soll es uns freuen, an dieser Stelle s. Z. zu hören, dass dieselben ebenfalls befriedigt haben. Bl.

Die Neuorganisation der Italienischen Eisenbahnen.

Die Italienische Regierung hat vor einigen Tagen den mit dem Generaldirector der S ü d i t a l i e n i s c h e n Eisenbahngesellschaft vereinbarten Vertrag über den Betrieb des A d r i a t i s c h e n Bahnnetzes unterzeichnet, dessen Hauptbestimmungen wir nachstehend in dieser Nummer S. 451 mittheilen. Andererseits sind die Unterhandlungen mit den Vertretern einer anderen Gesellschaft, welche den Betrieb des Mittelländischen Bahnnetzes übernehmen soll, wenn auch noch nicht abgeschlossen, so doch in vollem Gange, so dass auch hier die Unterzeichnung des Vertrages in unmittelbarer Aussicht steht. Im Hinblick auf die Wichtigkeit, welche die Italienische Eisenbahnfrage beanspruchen darf, erhält ein von der „Revue Internationale“ im zweiten Aprilhefte veröffentlichter Essai: „La question des chemins de fer en Italie“, welcher ersichtlich die im Schosse der Regierung selbst gehegte Auffassung treu wiederspiegelt, grosses Interesse.

Die „Nat.-Ztg.“ giebt unter Hinweis auf diese Publication eine instructive Darlegung der Italienischen Eisenbahnfrage, welcher wir unter Fortlassung der lediglich der Politik angehörenden Verhältnisse Folgendes entnehmen:

Die Italienischen Eisenbahnlinien zerfielen bisher in 3 Hauptnetze: das Oberitalienische, das Römische und das Süditalienische, von denen das erste sich im Jahre 1874 noch im Besitze und Be-

triebe der Oesterreichischen Südbahn befand. Die Gesellschaft der Römischen Bahnen war dem Staate tief verschuldet, während die Gesellschaft der Südlichen Linien, die ihre Entstehung der Initiative Italienischer Capitalisten verdankte, sich eines stets wachsenden Gedeihens erfreute. Im Jahre 1874 unterbreitete nun der damalige Minister der öffentlichen Arbeiten, Spaventa, der Deputirtenkammer mehrere Conventionen, die nicht blos den Ankauf der Römischen und Süditalienischen Bahnen durch den Staat, sondern auch den Betrieb beider Eisenbahnnetze durch die Gesellschaft der Südlichen Linien bezweckte. Während aber diese Conventionen niemals zur parlamentarischen Discussion gelangten, führte das Cabinet Minghetti eine Klausel des zwischen Italien und Oesterreich abgeschlossenen Friedensvertrages aus, indem es den Ankauf des Oberitalienischen Eisenbahnnetzes zur Ausführung brachte. Als sich aber zeigte, dass dieser Ankauf nur der erste Schritt zur gesammten Verstaatlichung der noch im Privatbesitze befindlichen Eisenbahnen sein sollte, regte sich von allen Seiten Opposition, die insbesondere von der zu Florenz durch Poruzzi geleiteten Gesellschaft „Adam Smith" ausging und auch durch Genala, den gegenwärtigen Bautenminister, und Magliani, den gegenwärtigen Finanzminister, wesentlich unterstützt wurde. Minghetti liess sich jedoch durch diese Opposition nicht abhalten, am 9. März 1876 einen umfassenden Gesetzentwurf einzubringen, welcher den Ankauf und den Betrieb der Italienischen Eisenbahnen durch den Staat forderte.

Als der Sturz des Cabinets Minghetti erfolgt war, sah sich auch Depretis, der Chef des neuen Ministeriums, bald genöthigt, der Eisenbahnfrage seine volle Aufmerksamkeit zu widmen. In der Deputirtenkammer entbrannte aber der Streit nicht so sehr wegen des Princips der Verstaatlichung, als wegen des Betriebes der Bahnen. Dem Einwande gegenüber, dass wichtige strategische Rücksichten den Staatsbetrieb geboten erscheinen liessen, wurde von den Gegnern betont, dass die Regierung, sobald die Umstände es erheischten, nach den gesetzlichen Vorschriften über das gesammte Material der Eisenbahnen verfüge und in Kriegszeiten sogar jeden anderweitigen Verkehr aufheben könne, indem sie militärisches Personal mit dem Dienste betraute. Depretis unterbreitete denn auch im folgenden Jahre der Deputirtenkammer einen Gesetzentwurf, nach welchem die Römischen und Süditalienischen Eisenbahnen vom Staate angekauft, sämmtliche Linien aber in der Weise anders organisirt werden sollten, dass sie, anstatt wie bisher in 3, in 2 Eisenbahnnetze zerfielen, mit deren Betriebe Privatgesellschaften zu betrauen wären. In diesem Entwurf trat auch neben dem Privatbetriebe ein wichtiges neues Princip in die Erscheinung. An die Stelle der bisherigen „Transversal"-Netze des Oberitalienischen, des Römischen und des Südlichen sollten die von Norden nach Süden am Adriatischen und am Mittelländischen Meere parallel laufenden Linien massgebend sein, so dass neben dem Adriatischen Bahnnetze ein Mittelländisches entstand. Wären diese Conventionen damals zur Annahme gelangt, so hätte die Italienische Eisenbahnfrage jedenfalls unter günstigeren Verhältnissen als jetzt ihre Lösung gefunden.

Im Jahre 1878 erfolgte jedoch der Sturz des ersten Cabinets Depretis. Der Nachfolger desselben, Cairoli, und dessen College Baccarini erzielten nur die Wahl eines Ausschusses, der nach drei Jahren zu der Ansicht gelangte, dass der Privatbetrieb der Eisenbahnen, wie ihn Depretis vorgeschlagen hatte, in der That vor jedem anderen System den Vorzug verdiente. Inzwischen gestaltete sich das Eisenbahnwesen in Italien immer misslicher; der Termin rückte heran, zu welchem der Staat das Oberitalienische Bahnnetz und dessen Betrieb übernehmen musste; ebenso lag es dem Staate ob, die längst nothleidenden Römischen Bahnen zu erwerben. Es galt daher, rasch einen Ausweg zu finden, zumal da der Staat durch die Gesetze von 1879, 1881 und 1882 über die „Ergänzungsbahnen" genöthigt war, nicht weniger als 4 527 km neuer Linien zu bauen. Italien befand sich thatsächlich in einer ähnlichen Lage wie Frankreich, nachdem Freycinet sein umfassendes Bautenprogramm durchgesetzt hatte und mit einem Schlage eine grosse Anzahl neuer Eisenbahnen in Angriff genommen worden war. Baccarini war es, der in Italien die Rolle Freycinet's spielte und für nicht weniger als 168 neue Linien zu gleicher Zeit die Arbeiten eröffnen liess. Baccarini brachte dann auch in der Kammer einen Gesetzentwurf über den Betrieb der verschiedenen Linien ein; der Minister vermochte jedoch nicht zugleich die Gesellschaften zu bezeichnen, welche sich verpflichteten, diesen Betrieb zu übernehmen.

So stand der gegenwärtige Bautenminister Genala vor der Aufgabe, die Frage ihrer practischen Lösung zuzuführen. Vor Allem eröffnete er die Unterhandlungen mit der Gesellschaft der Südbahnen, welcher das Adriatische Bahnnetz überlassen werden sollte. Wie die seiner Zeit von Depretis vorgelegten Conventionen hält auch Genala an der Eintheilung aller Italienischen Bahnen in zwei von Nord nach Süd an der Küste des Adriatischen und des Mittelländischen Meeres parallel laufenden Betriebslinien fest. Die Vorzüge dieser Eintheilung an Stelle der bisherigen leuchten sogleich ein, wenn man erwägt, dass die Interessen des südlichen Italiens mit denjenigen des Nordens weit besser verknüpft werden, zumal die Handelsbeziehungen sich überwiegend in dieser Richtung bewegen. Sind doch die südlichen Provinzen hinsichtlich des Absatzes ihrer ländlichen Producte darauf angewiesen, dieselben so rasch als möglich bis zur Po-Ebene hin und weiter nach den Märkten des Auslandes gelangen zu lassen. Die Absatzgebiete liegen also thatsächlich in der Längen- und nicht in der Transversalrichtung, welche letztere bei dem bisherigen regionalen System über Gebühr bevorzugt wurde. Hierzu kommt, dass die „Débouchés" der Alpen zwischen dem Adriatischen und dem Mittelländischen Netze in angemessener Weise getheilt werden sollen. In finanzieller Hinsicht hat der Staat überdies das grösste Interesse, die beiden neugebildeten Gesellschaften gedeihen zu sehen; auch darf man annehmen, dass gerade die Gesellschaft der Südlichen Bahnen, die sich bereits in vollem Masse bewährt hat, allen an sie gestellten Ansprüchen in vollem Masse genügen wird.

Sieht man von strategischen Bedenken ab*), so darf man der Ausführung der vom Cabinet Depretis-Genala ausgearbeiteten Eisenbahnprojecte mit Interesse entgegensehen. Das Experiment, anstatt der in andern Ländern üblichen Systeme, ein ganz eigenartiges einzuführen, insofern zwar das Staatsbahnsystem im Princip eingeführt, der Betrieb aber Privatgesellschaften überlassen wird, erscheint zunächst eigenartig genug, wie es auch zunächst mit Bezugnahme auf die besonderen Verhältnisse Italiens begründet wird. Die finanziellen Gesichtspunkte sind noch nicht genügend klar gestellt, um ein Urtheil darüber zu ermöglichen, wie der Italienische Staat sich bei Ausführung der Verträge stehen würde. Nur so viel ist klar, dass Italien der Nothwendigkeit, wegen Ausbaues seines Netzes den Staatscredit weiter in Anspruch zu nehmen, überhoben sein würde.

Die Italienischen Eisenbahn-Conventionen.

Am 8. April wurden von dem Minister Genala als Vertreter der Italienischen Regierung und Herrn Borgnini als Bevollmächtigten der Südbahngesellschaft der Vertrag abgeschlossen resp. die Vereinbarungen getroffen, welche sich auf den Betrieb des Adriatischen Netzes beziehen. Gegenwärtig betreibt der Minister eifrig die Abmachungen mit der andern Gesellschaft, welche den Betrieb des Mittelmeernetzes übernehmen wird, und dürften die bezüglichen Verträge in ähnlicher Weise binnen Kurzem abgeschlossen sein.

Gegenüber den während der Verhandlungen von den politischen Zeitungen mitgetheilten, theilweise unrichtigen Nachrichten giebt der „Economista" auf Grund der Betriebsüberlassungsverträge folgenden Auszug aus denselben,**) welcher auch von dem „Monitore delle strade ferrate" als der Wahrheit entsprechend bezeichnet wird:

1. Der Staat überträgt die Betriebsleitung sowohl der gegenwärtig eröffneten und im Bau begriffenen Linien als auch der in der Zukunft zu bauenden Strecken für den Zeitraum von 60 Jahren, eingetheilt in zwei Abschnitte von je 30 Jahren.

2. Die den Betrieb übernehmenden Gesellschaften haben die Verpflichtung, sämmtliche ordentlichen und ausserordentlichen Betriebs- und Bahnerhaltungskosten zu übernehmen, mit Ausnahme der durch höhere Gewalt verursachten, so auch die der Aufwendungen für Erneuerung des Oberbaues und des rollenden Materials und der durch Verkehrssteigerung herbeigeführten Kosten (d. h. der sämmtlichen Ausgaben, welche aus den Reservefonds zu bestreiten sind).

3. Die Gesellschaften haben das zur Zeit im Dienst befindliche Personal nach Massgabe der von demselben bereits erworbenen Rechte zu übernehmen und die Pensionscassen in

---

*) In strategischer Hinsicht wird gegen das neue System die Einwendung erhoben, dass es nach demselben auch in Zukunft an einer strategischen Centrallinie, die mit allen wichtigen Nebenlinien in gesicherter Weise verbunden ist, fehle. „Die Herstellung einer derartigen Centrallinie würde sich um so mehr empfohlen haben, als es sich lediglich um die Ergänzung bereits bestehender oder doch genehmigter kürzerer Linien handeln würde, während die beiden längs den Meeresküsten laufenden Hauptlinien im Kriegsfalle durch feindliche Flotten ohne grosse Anstrengungen unterbrochen werden könnten". Wir halten diesen Einwand schon deshalb für nicht gerechtfertigt, als nach Inhalt der Conventionen die neuen Gesellschaften den Bau der vom Staat projectirten Linien übernehmen müssen. Auch bildet ja, wie ein Blick auf eine Italienische Eisenbahnkarte zeigt, die Linie Verona-Bologna-Florenz-Orte-Rom bereits eine solche Centrallinie und auch die Verbindung zwischen Rom und Neapel liegt der Küste fern. Die Red.

**) Wir haben zwar bereits in No. 32 einen Auszug aus der Mittheilung des „Economista" nach andern Blättern gegeben. Wie wir aus dem jetzt vorliegenden Italienischen Text ersehen, war jener Auszug aber unvollständig und theilweise unrichtig; wir reproduciren desshalb nochmals den Artikel des „Economista" in genauerer Uebersetzung.

Stand zu setzen, sowie allen Verpflichtungen gegenüber diesem Personal nachkommen zu können.

4. Die Gesellschaften dürfen die Tarife nicht willkürlich erhöhen, haben jedoch das Recht, dieselben mit Zustimmung der Regierung niedriger zu stellen, falls hierdurch nicht etwa eine besondere oder theilweise Begünstigung Einzelner geschaffen wird.

5. Die Gesellschaften werden für diejenigen Nachtheile entschädigt, welche ihnen aus einer regierungsseitig ihnen auferlegten Tarifermässigung entstehen, mit Ausnahme von vorgeschriebenen Tarifermässigungen für den Transport von Lebensmitteln zur Zeit einer Hungersnoth oder sonstiger öffentlicher Nothstände.

6. Die Gesellschaften haben auf Erfordern der Regierung neue Linien zu bauen, sei es auf der Basis eines vorläufigen Kostenüberschlags, sei es gegen nachträgliche Erstattung der Selbstkosten.

7. Dieselben sind verpflichtet, diese Linien nach den allgemeinen Contractbedingungen zu betreiben, sobald die Roheinnahmen derselben einen bestimmten Satz überschreiten.

8. Die Gesellschaften haben das Rollmaterial nach dem Taxpreise zu übernehmen und den Betrag dafür binnen einer kurzen Frist der Staatscasse zuzuführen.

9. Die finanzielle Grundlage der Contracte ist die Antheilnahme des Staates sowohl an der Roh- als an der Reineinnahme.

10. Der Antheil an der Roheinnahme besteht in einem gewissen Bruchtheil von der im Contract genau bestimmten Anfangsziffer und in zwei weiteren Bruchtheilen im Falle einer ersten resp. einer zweiten Erhöhung der Roheinnahme; die Antheilnahme an der Reineinnahme tritt ein, sobald diese einen bestimmten Verhältnisssatz überschreitet.

11. Von der Roheinnahme werden vorweg zur Dotirung der drei Reservefonds sowie der Casse des Stammvermögens verschiedene Procentsätze entnommen.

12. Der Rest der Bruttoeinnahme verbleibt der bezüglichen Gesellschaft zur Deckung der Betriebsausgaben und der anderen contractlich übernommenen Verpflichtungen.

13. Beide Gesellschaften müssen ihr Domicil in der Hauptstadt des Königreiches nehmen, jedoch darf ihr Verwaltungssitz sich an einem anderen Ort befinden.

14. Die beiden Gesellschaften theilen das gesammte Bahnnetz unter sich nach Massgabe der Betriebslänge, doch bleiben verschiedene Strecken (so namentlich die Linie Mailand-Chiasso) gemeinsam, was Betrieb und Finanzen betrifft.

Was dieses Gemeinschaftlichkeitsverhältniss der Linie Mailand-Chiasso betrifft, theilt der „Economista" weiter mit:

Die Betriebskosten für diese gemeinsame Strecke vertheilen sich auf die beiden Verwaltungen, welche auch gleiches Recht bezüglich Durchlaufes ihrer Züge besitzen; in etwaigen Streitfällen entscheidet die Regierung. Der Waarentransport über die Linie Mailand-Chiasso erfolgt nach Massgabe ihres Einganges auf einer End- oder Zwischenstation dieser Linie, ohne Rücksicht auf die Herkunft der Waare, auf dem für den Transportführer geeignet scheinenden Wege, falls nicht eine bestimmte Route vorgeschrieben ist.

Die specielle Betriebsführung übernimmt die Verwaltung des Mittelmeernetzes, während es der Verwaltung des Adriatischen Netzes überlassen bleibt, durch Bestellung geeigneter Kräfte für die Controle der Einnahme und Ausgabe auf den Stationen etc. ihr Interesse zu wahren.

Specialtarife, welche für den Bezirk einer der beiden Verwaltungen angenommen sind, gelten auch für die gemeinsame Strecke Mailand-Chiasso

15. Die Südbahngesellschaft verbleibt Eigenthümerin ihrer Linien, cedirt indessen an den Staat ihre Rechte auf die Betriebsführung derselben und übernimmt den Betrieb des Adriatischen Netzes.

In Verfolg der Abtretung ihrer Linien wird die Gesellschaft die durch Gesetz stipulirten Staatssubventionen pro Kilometer weiter beziehen (etwa 32 Millionen Lire), jedoch abzüglich einer entsprechenden kilometrischen Quote zu den einzurichtenden Reservefonds. Bezüglich des abgetretenen Rollmaterials erhält die Gesellschaft eine diesem Capital entsprechende Zinsvergütung aus der Roheinnahme vorweg.

Für die Dauer des Betriebsüberlassungs-Vertrages ändern sich die grundsätzlichen Bestimmungen der Convention vom 25. August 1882, welche den Rückkaufspreis für die Linien festsetzen.

Analog lauten die in Verhandlung befindlichen Contractpunkte bezüglich des Mittelmeernetzes.

Wie dem „Frankf. Actionär" aus Rom gemeldet wird, sind die Capitalisten und Banken, mit welchen über den Vertrag, betreffend die Uebernahme des Mittelländischen Eisenbahnnetzes, verhandelt wird: der Fürst Borghese für das Consortium der Römischen Capitalisten und der Senator Bellinzaghi für das Consortium Mailänder Capitalisten, die Banca generale zu Rom, die Banca Napolitana, die Banca di Torino, die Banca di Sconto e Sete zu Turin und die Banca Subalpina in Mailand. Ausländische Institute und Firmen haben den Vertrag nicht unterzeichnet. Für Ueberlassung des Betriebsmaterials zahle die Mittelländische Gesellschaft 85 000 000 L. an den Staat; das Actiencapital betrage 135 000 000 L. Vom Bruttoertrage werden 62 pCt. auf Betriebskosten verrechnet, in die drei zu bildenden Reservefonds sind 10 pCt. abzusetzen; eine Garantie wird die Regierung nur für die auszugebenden Obligationen übernehmen und zwar bis zu 4½ pCt. Die Verträge werden dem am 1. Mai zusammentretenden Parlament vorgelegt werden. — Auch das Sicilianische Netz wird nach dieser Nachricht zu einer eigenen Betriebsgesellschaft, auf gleicher Basis wie das Mittelländische und Adriatische, construirt; es finden darüber noch Berathungen mit Herrn Florio, dem Begründer der Italienischen Dampferlinien und Concessionar der Westsicilianischen Eisenbahn (Palermo-Trapani) statt, wonach die letztere sich zu einer Sicilianischen Betriebsgesellschaft, analog der der Italienischen Südbahnen, erweitern soll. (Es widerspricht das der Mittheilung des „Economista", wonach die Südbahn den Betrieb der Sicilianischen Eisenbahnen behält.) Das Italienische Eisenbahnnetz würde alsdann aus folgenden vier Abtheilungen bestehen: Mittelländisches, Adriatisches, Sicilianisches und Sardinisches Netz. Wir müssen es dahingestellt sein lassen, ob die Mittheilung des sonst über Italienische Eisenbahnverhältnisse gut orientirten „Frankf. Act." bestätigt wird. St.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neu eröffneter Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Von der geschäftsführenden Direction des Vereins ist auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereinsstatuts allen Verwaltungen mitgetheilt worden, dass die der Königlichen Eisenbahndirection zu Breslau unterstellte, am 21. April für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnete, 14,2 km lange Strecke Tarnowitz-Stahlhammer, mit der Station Stahlhammer, als Vereinsbahnstrecke zu betrachten sei. Die neu eröffnete Strecke ist eine Theilstrecke der im Bau begriffenen, der vormaligen Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn gehörigen Linie Creuzburg-Tarnowitz.

Aus dem Deutschen Reichstage.

Am 23. und 24. vorigen Monats hat der Deutsche Reichstag zwei Vorlagen behandelt, welche für die Verhältnisse des Eisenbahnpersonals zunächst des Deutschen Reichs, in ihrer Rückwirkung aber für alle Staatseisenbahn-Beamten von Interesse sind.

Die erste war ein Antrag der Abgeordneten Büchtemann und Eberty, dahin gehend, der Reichstag wolle beschliessen, den Herrn Reichskanzler zu ersuchen noch im Laufe dieser Session eine Vorlage an den Reichstag zu erwirken, welche allen im Reichsdienst beschäftigten Civilpersonen resp. deren Hinterbliebenen ohne Rücksicht auf das Dienstalter eine ausreichende Pension zusichert für den Fall, dass diese Personen durch Unfälle oder Beschädigungen im Dienste des Reichs in ihrer Erwerbsfähigkeit beeinträchtigt werden oder das Leben verlieren.

In die dem Reichstage zur Berathung vorliegende Unfallversicherung ist bekanntlich das Eisenbahnpersonal nur insoweit aufgenommen, als es in Werkstätten beschäftigt ist, für Unfälle im eigentlichen Betriebe bleibt der § 1 des Haftpflichtgesetzes bestehen; alle Unfälle, welche weder im eigentlichen Eisenbahnbetriebe noch im Werkstättenbetriebe passiren, unterliegen den Bestimmungen des gemeinen Rechts.

Die Antragsteller begründeten die Vorlage auch mit besonderer Rücksicht auf Verhältnisse des Eisenbahndienstes. Die Absicht der Antragsteller ist, eine angemessene Erhöhung der Pension der etatmässigen Beamten und die Gewährung einer Pension an nicht pensionsberechtigte Beamte und Arbeiter bei Unfällen herbeizuführen.

Der Reichstag hat den Antrag, über welchen die verbündeten Regierungen keine Erklärung abgaben, an eine Commission verwiesen.

Am 24. April fand dann die erste Berathung über die Regierungsvorlage bezüglich der Abänderung des Reichsbeamten- und des Militär-Pensionsgesetzes statt.

Die Aenderungen des Reichsbeamtengesetzes betreffen lediglich die Pensionsverhältnisse, welche denjenigen gleichgestellt werden sollen, die das neue Preussische Gesetz geschaffen hat,

Die Pension soll nach den vorgeschlagenen neuen Bestimmungen, wenn die Versetzung in den Ruhestand nach vollendetem 10., jedoch vor vollendetem 11. Dienstjahre eintritt $^{15}/_{60}$ betragen, und steigt von da ab mit jedem weiter zurückgelegten Dienstjahre um $^{1}/_{60}$ des in den §§ 42—44 bestimmten Diensteinkommens, steigt jedoch nicht über $^{45}/_{60}$; die vor dem Beginne des 21. Lebensjahres fallende Dienstzeit soll ausser Berechnung bleiben.

Nach vollendetem 65. Lebensjahre soll ein Beamter auch gegen seinen Willen pensionirt werden können.

Dasselbe Gesetz war schon voriges Jahr dem Reichstage vorgelegt und wäre von demselben genehmigt, wurde aber vor definitiver Beschlussfassung des Reichstages zurückgezogen, weil

sich herausstellte, dass der Reichstag eine entsprechende Abänderung des Pensionsgesetzes für die Officiere nicht ohne gewisse Abänderungen genehmigen wollte, und weil die Regierung für unangemessen hielt, dass was den Beamten gewährt würde, den Officieren versagt bliebe.

Dieses Jahr steht wahrscheinlich die Sache ebenso. Die Regierung sowohl wie der Reichstag scheinen ihre Stellung zur Sache nicht geändert zu haben; der Reichstag scheint nur unter der Bedingung bereit zu sein, die Erhöhung der Militärpensionen zu bewilligen, dass die Freiheit der Officiere von der Communalsteuer aufgehoben wird, die Regierung ist nicht bereit sich auf diese Bedingung einzulassen und wird wahrscheinlich von der sicheren Zustimmung des Reichstages zur Erhöhung der Civilpensionen keinen Gebrauch machen, wenn nicht dieselben Erhöhungen bedingungslos auch den Officieren zugestanden werden.

Aus dem Geschäftsbericht

der Grossen Berliner Pferde-Eisenbahn, Actiengesellschaft für 1883.

Die Gesellschaft hat im Berichtsjahre Betriebsergebnisse erzielt, welche als recht günstige bezeichnet werden müssen. Sie verdankt dieses erfreuliche Resultat dem Zusammenwirken verschiedener einflussreicher Factoren, unter denen die Erweiterung ihres Bahnnetzes durch frequente Linien, der Verkehrszufluss durch die Hygiene-Ausstellung, die im Allgemeinen vortheilhaften Witterungsverhältnisse und namentlich auch die niedrigen Futterpreise des Vorjahres besonders hervorzuheben sind.

Der Verkehr auf dem Bahnnetze der Gesellschaft ist von 57 300 000 in 1882 auf 62 400 000, mithin um 5 100 000 Personen oder um 8,90 pCt., und dem entsprechend die aus der Personen-Beförderung erzielte Einnahme von 7 199 717 *M.* auf 7 781 994 *M.*, mithin um 582 277 *M.* oder um 8,09 pCt. im Berichtsjahre gestiegen.

Im Betriebe waren am Schlusse desselben 160,9 km gegen 150,8 km in 1882.

Die Gesammt-Einnahmen des verflossenen Jahres beliefen sich auf 7 893 289 *M.*, die Ausgaben auf 4 160 126 *M.*, mithin verblieb ein Ueberschuss von 3 733 163 *M.*

Die Bilanz, das Gewinn- und Verlust-Conto, sowie die zugehörigen Erläuterungen im Geschäftsberichte ergeben, dass nach den daraus ersichtlichen, den bisherigen Grundsätzen entsprechend bemessenen Abschreibungen 1 667 250 *M.* zur Zahlung einer Dividende von 9¾ pCt. des Actiencapitals an die Actionäre verbleiben.

Der Wagenpark der Gesellschaft bestand am Schlusse des Berichtsjahres aus 143 Verdecksitz-, 204 Zweispänner- und 135 Einspänner-, zusammen aus 482 Wagen. An Pferden besass die Gesellschaft am Ende des Jahres 2 393 Stück zum Buchwerthe von je 505,65 *M.*, gegen 528,32 *M.* in 1882.

Im Jahre 1883 sind 9,267 km Gleise neu erbaut worden. Bei diesen Neubauten ist auch das von dem Hütten-Ingenieur Haarmann in Osnabrück erfundene, nur aus Stahlschienen ohne Holzschwellen bestehende Oberbau-System zur Verwendung gekommen.

Davon entfallen auf die im Innern der Stadt ausgeführten neuen Bahnanlagen (eröffnet am 24/10. 1883) 6 702,10 m.

a) Spandauer Brücke-Neue Friedrich-Rosen-Papen-Spandauer-Königstrasse-Rathhaus,
b) Rathhaus-Spandauerstrasse-Molkenmarkt-Stralauerstrasse-An der Stralauer Brücke-Holzmarktstrasse bis zur Marcusstrasse,
c) Rathhaus-Alexanderplatz,
d) Köpnickerstrasse-Brückenstrasse-Jannowitzbrücke-Holzmarktstrasse.

Die neuen Bahnen, deren Trace, Umfang und Kosten der Baubericht bezeichnet, gehören in Anbetracht der Ausdehnung des Verkehrskreises, auf welchen sie einwirken, und der durch sie gesicherten Verbindung unstreitig zu den wichtigsten Gliedern des Bahnnetzes.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Nordbahnfrage im Gemeinderath.

Die im letzten Bericht erwähnte Versammlung der Wähler zur Besprechung der Nordbahnfrage nahm einen tumultuarischen Verlauf. Von der extremen Partei des Gemeinderaths einberufen, fasste die zahlreich besuchte Versammlung auch die radicalsten Beschlüsse in dieser Frage, ohne auch nur ein Wort der Mässigung anhören zu wollen. Die Nordbahn habe durch Ausbeutung ihres Privilegiums jeden Anspruch auf dessen Erneuerung verwirkt, sie sei daher unter Anwendung des Expropriationsrechts zu verstaatlichen und deshalb sei auch das Uebereinkommen mit der Regierung abzulehnen. Im Wiener Gemeinderathe selbst kam es zu heftigen Debatten hierüber; nach dem massvollen Bericht des Gemeinderaths und Abgeordneten Dr. Menger (auf dessen Rede wir noch zurückkommen werden) wurde zwar die Verstaatlichung und das fragliche Uebereinkommen abgelehnt, jedoch gemäss der im letzten Bericht erwähnten Beschlüsse eine Petition an den Reichsrath beschlossen, wonach in einem abgeänderten Uebereinkommen mit der Nordbahn die Rechte der Wiener Bevölkerung zu wahren sind. Inzwischen mehren sich von allen Seiten die Petitionen gegen das Uebereinkommen oder für dessen Abänderung. Dasselbe ist am 29. April im Abgeordnetenhause von der Regierung eingebracht worden.

Neue Oesterreichische Eisenbahngesetze.

Das am 25. d. M. ausgegebene „Reichsgesetzblatt“ ist ausserordentlich reich an interessanten Publicationen. Es enthält das Gesetz vom 5. April 1884, betreffend die Erhöhung der Baukosten der Arlbergbahn; das Gesetz vom 8. April 1884, betreffend die Erwerbung der Kaiser Franz-Josefbahn, Kronprinz Rudolfbahn und Vorarlberger Bahn für den Staat; das Gesetz vom 8. April 1884, betreffend die Amortisation der Bau- und Erhaltungskosten für die Betriebseinrichtungen im Hafen von Triest; das Gesetz vom 8. April 1884, betreffend die Zugeständnisse und Bedingungen für die Localbahn von Budweis (Poric) nach Salnau; das Gesetz vom 8. April 1884, betreffend die Zugeständnisse und Bedingungen für den Bau einer Localbahn von Fehring nach Fürstenfeld; das Gesetz vom 8. April 1884, betreffend die Zugeständnisse und Bedingungen für den Bau einer Localbahn von Asch nach Rossbach.

Ermässigung der Zuckertarife.

In Folge wiederholter Bitten der Zuckerindustriellen um Herabsetzung der Zuckertarife hat das Handelsministerium die betreffenden Eisenbahnverwaltungen aufgefordert, über eine solche Herabsetzung zu berathen. Die Conferenz, bei welcher die Westlichen Staatsbahnen, die Oesterreichische Staatsbahn, die Oesterreichische Nordwestbahn, die Böhmische Nordbahn, die Buschtěhrader Bahn, die Böhmische Westbahn, die Dux-Bodenbacher und die Aussig-Teplitzer Bahn vertreten waren, einigte sich dahin, wie für Rohzucker, ebenso auch für den zum Export gelangenden Raffinade- und Pilézucker die ermässigte Wagenladungsclasse A des Tarifschemas zu concediren. Durch diesen Beschluss ist den Wünschen der Zuckerindustriellen in der Hauptsache Genüge geschehen. Denn er bedeutet eine Ermässigung von 20 pCt. der heutigen Taxen für Raffinade- und Pilézucker und ist von grosser Bedeutung, da der Export von raffinirtem Zucker aus Böhmen immer grössern Aufschwung nimmt.

Verstaatlichung der Pilsen-Priesener Bahn.

Das Uebereinkommen wegen Verstaatlichung dieser Bahn ist bereits abgeschlossen. Wir referiren in Folgendem nach der „N. Fr. Pr.“ über die markantesten Bestimmungen dieses Uebereinkommens: Die Gesellschaft überträgt an den Staat ihre sämmtlichen Eisenbahnlinien mit allen darauf bezüglichen Rechten, mit allen zum Bestand und Betrieb dienenden Zugehörungen, Fahrpark u. s. w., den Fonds, Cautionen etc. Dagegen sind von der Uebertragung an den Staat ausgenommen die Deggendorfer Schleppbahn, die Umschlagsanlage daselbst und das damit zusammenhängende Schifffahrtunternehmen, dann die der Gesellschaft gehörige St. Johann-Braunkohlenzeche bei Kutterschitz. Der Staat übernimmt die Prioritätsschuld I. Emission im Betrage von 11 940 000 fl. in Silber unter der Bedingung, dass diese Prioritäten in 4 pCt. Silbertitres (amortisabel bis 1. Juli 1963) convertirt werden. Die dem Staatsschatz hieraus erwachsende Belastung darf die 4 pCt. Verzinsung des bezeichneten Capitals nicht überschreiten. Der Staat begiebt sich seiner Rechte als Gläubiger der Gesellschaft und soll die Forderung des Staatsschatzes von 7 000 000 fl. sowie das Pfandrecht für die vom Staat übernommenen Prioritäten II. Emission im Nominalbetrage von 10 400 000 fl. bücherlich gelöscht werden. Der Staat zahlt ferner an die Pilsen-Priesener Bahn einen Nominalbetrag von 7 157 600 fl. Noten in Staatseisenbahn-Schuldverschreibungen zu 200 fl. Diese Titres werden mit 4 pCt. in Noten verzinst und bis längstens 1. Juli 1963 amortisirt. Die Coupons sind hier sowie bei den Silberprioritäten nachhinein am 2. Januar und 1. Juli fällig, der erste am 2. Januar 1885. Von den in Papier verzinslichen Titres ist seitens der Gesellschaft der Betrag von 1 500 000 fl. Nominal zur Einlösung der nicht im Besitz des Staats befindlichen Prioritäten II. Emission zu verwenden. Die neuen Silberprioritäten werden auf der Linie Pilsen-Priesen in I. und auf der Linie Pilsen-Klattau-Eisenstein in II. Rangordnung (nach den Papiervaluta-Titres) simultan einverleibt. Die Kosten der Conversion trägt die Pilsen-Priesener Bahn. Der dem Aerar gebührende Antheil an dem Reinertrage der Linie Pilsen-Klattau-Eisenstein wird für die Zeit von Eröffnung dieser Bahn bis 30. Juni 1884 vergleichsweise auf 1 310 000 fl. in Noten festgesetzt, welche Summe am 1. Juli 1884 baar an den Staat zu entrichten ist. Dagegen fällt der Rest des bezeichneten Reinerträgnisses den Besitzern der nicht im Staatseigenthum befindlichen Prioritäten II. Emission zu. Die Verpflichtung der Gesellschaft aus der Emission dieser letzteren Titres werden vom Staat nicht übernommen. Die Bahnlinien der Gesellschaft sammt den Zugehörungen derselben sind am 1. des auf den Monat, in welchem das Uebereinkommen rechtsverbindlich wird, folgenden Monats an die Staatsverwal-

tung zu übergeben. Bis 30. Juni 1884 wird der Betrieb der gesellschaftlichen Linien für Rechnung der Gesellschaft geführt. Mit 1. Juli 1884 beginnt der Betrieb für Rechnung des Staats. Die Staatsverwaltung übernimmt ausser den Verträgen, betreff. die Mitbenutzung von Anschluss-Bahnhöfen sowie betreffend den Betrieb anschliessender Bahnstrecken nur diejenigen Verträge, welche sie im Interesse der erworbenen Bahnlinien gelegen erachtet. Insbesondere wird der aus dem Ankaufe der Nürschauer Flügelbahn noch rückständige Kaufschilling im Betrage von 183 670 fl., ferner der noch rückständige Kaufpreis für 200 Kohlenwagen mit 217 059 fl. ohne Rückanspruch an die Gesellschaft zu Lasten des Staatsschatzes übernommen. Das Uebereinkommen erlangt für die Gesellschaft durch die Zustimmung der Generalversammlung und Genehmigung der Curatelsbehörde bindende Kraft. Von Seite der Regierung wird die Perfection des Uebereinkommens von der legislativen Genehmigung abhängig gemacht, welche bis Ende Juni 1884 erfolgen muss, widrigenfalls die Gesellschaft und die Prioritätencuratoren nicht weiter gebunden sind. In einem besonderen Additional-Uebereinkommen zwischen denselben Contrahenten ist eine Reihe von Ausführungsbestimmungen, insbesondere bezüglich der eisenbahnbücherlichen Löschungen und Einverleibungen, welche im Sinne der Bestimmungen des Uebereinkommens nothwendig werden, festgestellt.

Zur Verstaatlichung der Erzherzog Albrechtbahn.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 25. April wurde von Seite der Regierung ein Gesetzentwurf, betreffend die Einlösung der Erherzog Albrechtbahn, vorgelegt. Der Gesetzentwurf enthält folgende Bestimmungen:

Art. I. Die Regierung wird ermächtigt, die das Unternehmen der K. K. priv. Erzherzog Albrechtbahn bildenden Eisenbahnstrecken in Gemässheit der im § 33 der Concessionsurkunde vom 22. October 1871 enthaltenen Bestimmungen gegen eine an die Bahngesellschaft bis zum Ablaufe der Concessionsdauer zu bezahlende Jahresrente, welche den garantirten Reinertrag von 954 136,91 fl. Oe. Währ. in Silber nicht übersteigen darf, für den Staat einzulösen.

Art. II. Falls aus der nach Art. I an die Erzherzog Albrechtbahn-Gesellschaft zu bezahlenden Jahresrente nach Bestreitung der durch die Prioritätsanlehen erwachsenden und der sonstigen Lasten der Gesellschaft nicht eine Jahresdividende von mindestens 3 fl. Oe. Währ. in Noten für jede der im Umlaufe befindlichen 35 599 Stück Actien erübrigen sollte, ist die Regierung ermächtigt, zur Ergänzung der Actiendividende auf obigen Höchstbetrag der Gesellschaft Vorschüsse zu ertheilen, welche jedoch in einem Jahre nicht mehr betragen dürfen, als 5 pCt. jenes im Zeitpunkte der Einlösung der Bahn erübrigenden Vermögens, welches mit diesem Zeitpunkte in Gemässheit des § 21 der Concessionsurkunde zur theilweisen Berichtigung der Forderungen des Staates an Garantievorschüssen und Zinsen zu dienen hat.

Art. III. Die auf Grund der im Art. II enthaltenen Ermächtigung geleisteten Vorschüsse sind nach Massgabe der folgenden Bestimmungen mit 4 pCt. jährlich zu verzinsen und zurückzuzahlen: Falls der Gesellschaft aus der ihr nach Art. I zufliessenden Jahresrente nach Bestreitung der Prioritäts- und sonstigen Lasten einschliesslich der planmässigen Tilgung des Actiencapitals sowie einer Jahresdividende von 1,5 pCt. der jeweilig im Umlaufe befindlichen Actien ein Ueberschuss verbleibt, ist derselbe zur Rückzahlung der nach Art. II geleisteten Vorschüsse sammt Zinsen an den Staat zu verwenden. Die Berichtigung der Zinsen hat jener der Vorschüsse voranzugehen.

Es ist dies der erste practische Fall des staatlichen Einlösungsrechtes. Die Modalitäten der Einlösung sind in der Concessionsurkunde geregelt. Hiernach besteht der Einlösungspreis in einer an die Gesellschaft bis zum Ablaufe der Concessionsdauer (31. December 1964) zu bezahlenden Jahresrente von 954 136 fl. Die Einlösung erstreckt sich concessionsmässig nur auf die Bahn sammt Zugehör, während das sonstige Vermögen der Gesellschaft, insbesondere Reservefonds, den Actionären verbleiben sollen. Der § 21 der Concessionsurkunde bestimmt aber, dass im Falle der Einlösung das noch erübrigende Vermögen der Unternehmung, wie insbesondere Reservefonds, zur Berichtigung der Garantieschuld in Anspruch genommen werden kann. Die Albrechtbahn besitzt solche Fonds im Betrage von ungefähr 400 000 fl., welche dem Staate zufallen, da die Albrechtbahn im Ganzen nahezu 10 Millionen Gulden an Garantievorschüssen dem Staate schuldet. Bisher wurden die Zinsen der Reserven zur Ergänzung der Actiendividende auf 3 fl. herangezogen, da der nach Bestreitung der Prioritätszinsen verfügbare Garantiebetrag nicht ausreichte, um die Actiencoupons eines jeden Jahres mit 3 fl. (= 1,5 pCt.) einzulösen. Würde nun die Staatsverwaltung die Reserven von 400 000 fl. einziehen, dann könnten die beiden Actiencoupons weiterhin nicht mehr mit 3 fl. eingelöst werden. Die Regierung empfiehlt nun aus Billigkeits- und Opportunitätsgründen, sowie aus Rücksichten des Eisenbahncredites, es mögen die fünfprocentigen Zinsen der dem Staate zufallenden Fonds auch in Hinkunft zur Ergänzung der Actiendividende auf 3 fl. verwendet werden. Diese Ergänzungsbeträge sollen aber nur als vierprocentige rückzahlbare Vorschüsse gewährt werden. Die Möglichkeit der Rückzahlung wird im selben Masse gegeben sein, in welchem die Prioritätenschuld abnimmt, da eben dann ein Theil der Einlösungsrente verfügbar sein wird.

Verstaatlichung der Alföld-Fiumaner Bahn.

Das Uebereinkommen, betr. die Verstaatlichung ist bereits abgeschlossen worden. Im Grossen und Ganzen entspricht dieses vorläufig vereinbarte Uebereinkommen den Modalitäten der Verstaatlichung der Siebenbürger Bahn und weicht nur in folgenden Punkten von letzterem ab: Der Staat übernimmt die Prioritäten erster und zweiter Emission, sowie den auf die Alföldbahn entfallenden Theil der Investitionsanleihe ohne jeden Abzug; der Staat amortisirt die Actien binnen 60 Jahren (bei der Siebenbürger Bahn binnen 66 Jahren) und garantirt eine jährliche Actienrente von 10 fl. pro Actie ohne jeden Steuerabzug, was bei der Siebenbürger Bahn nicht der Fall war. Wie verlautet, hat die Regierung die Verstaatlichung der Alföldbahn gerade mit Rücksicht auf die Arlberglinie beschleunigt, da die Alföldbahn, so lange sie in Privatbetrieb befindlich ist, für die auf ihren Stationen originirenden Sendungen die längere Route über die Südbahn wählen würde, während die Ungarischen Staatsbahnen die Instradirung über Kelenföld wünschen. — Sämmtliche Linien gehen schon am 1. Juli d. J. in den Staatsbetrieb über, bis zum Jahresschlusse für Rechnung der Gesellschaft. Vom 1. Januar 1885 ab beginnt die Periode der Verstaatlichung. Gegenwärtig sind noch 92 727 Stück Prioritäten zu 1 200 fl. erster Emission, 80 092 Stück zweiter Emission, 5 522 Stück Goldprioritäten aus der Investitionsanleihe und 91 407 Stück Actien in Umlauf. Letztere werden von 1885 an bis 1945 amortisirt, und die Besitzer erhalten nach der bestehenden Fälligkeit 10 fl. steuerfrei für jeden Actiencoupon. Wenn thunlich, so wird die Regierung noch diesem Reichstage einen Gesetzentwurf über diese Verstaatlichung unterbreiten und um beschleunigte Verhandlung ansuchen. Die Verstaatlichung der Alföldbahn rückt, der „N. Fr. Pr." zufolge, mehrere andere wichtige Eisenbahnfragen wieder in den Vordergrund der Discussion. Als die Ungarische Regierung den bekannten Vertrag mit der Oesterreichischen Staatsbahn abschloss, war im ursprünglichen Vertragsentwurfe als sechster Punkt ein Artikel enthalten, kraft dessen die Regierung für den Fall der Verstaatlichung die Strecke Szegedin - Csaba - Theresiopel der Alföldbahn an die Oesterreichische Staatsbahn überlässt und von letzterer deren gesammten Actienbesitz der Eisenbahn Arad-Temesvar als Tauschwerth übernimmt. In letzter Stunde wurde damals diese Bestimmung aus dem Vertrage gestrichen, und der Ministerrath beschloss, zur Zeit der Verstaatlichung der Alföldbahn auf diesen Gegenstand zurückzukommen. Diese Angelegenheit wird nun wieder actuell; es ist aber noch sehr fraglich, ob die Oesterreichische Staatsbahn auch jetzt noch auf die Erwerbung dieser Linie reflectirt und geneigt wäre, die Linie Arad-Temesvar preiszugeben, zumal durch das bestehende Cartell ohnedies der Verkehr nicht nach Csaba, sondern nach Szegedin, also nach einer Hauptstation der Staatsbahn, geleitet werden muss. Die Verwaltung der Oesterreichischen Staatsbahn ist nach dieser Richtung auch aus dem Grunde zurückhaltender geworden, weil ihr bei der Bewerbung um die Szenteser Vicinalbahn von Seite der Regierung als ein Grund zur Ablehnung dieser Concessionsbewerbung angegeben wurde, dass man jenes Gebiet als ausschliessliche Domäne der Ungarischen Staatsbahnen betrachte. Uebrigens dürfte die Angelegenheit dennoch wieder zur Sprache gelangen, weil in den Kreisen der Regierung noch immer die Geneigtheit vorherrscht, einzelne Theile der Alföldbahn als Compensationsobjecte zu behandeln.

Kremsthalbahn.

In der am 22. April abgehaltenen Generalversammlung der Kremsthalbahn-Gesellschaft wurde die Vertheilung einer dreiprocentigen Dividende beschlossen. Weiter wurde der Antrag genehmigt, dass sich der Verwaltungsrath wegen des Baues der Flügelbahn Rohr-Hall mit dem Landesausschusse ins Einvernehmen setzen solle. Die früheren Functionäre wurden wiedergewählt.

Eisenbahnverkehr im Monat März 1884.

Im Monat März 1884, in welchem keine Eröffnung neuer Bahnstrecken stattgefunden hat, wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 3 653 394 Personen und 5 243 082 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 18 425 830 fl. erzielt, d. i. pro Kilometer 897 fl. Im gleichen Monate 1883 betrug die Gesammteinnahme — bei einem Verkehr von 3 116 446 Personen, 5 221 881 t Güter und einer Gesammtlänge des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetzes von 19 743 km — 17 646 998 fl., oder pro Kilometer 944 fl.; daher resultirt für den Monat März 1884 eine Verminderung der kilometrischen Einnahmen von 5 pCt.

Im ersten Quartal 1884 beziffern sich die Totaleinnahmen des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetzes auf 54 694 393 fl., in der gleichen Periode des Vorjahres auf 55 149 580 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge des genannten Eisenbahnnetzes im ersten Qartal d. J. 20 523 km, im selben Zeitraume des Vorjahres dagegen 19 668 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer pro erstes Quartal 1884 auf 2 665 fl., gegen 2 804 fl. im Vorjahre, d. i. um 139 fl. ungünstiger oder auf das Jahr berechnet pro 1884 auf 10 660 fl. gegen 11 216 fl. pro 1883, d. i. um 556 fl. oder in beiden Fällen um 5 pCt. ungünstiger.

Graz-Köflacher Eisenbahn.

Der in der Generalversammlung am 26. April erstattete Geschäftsbericht pro 1883 hebt hervor, dass das abgelaufene Jahr die höchste seither erreichte Verkehrsziffer aufweist. Sowohl der Personen- als der Güterverkehr hat sich in erfreulicher Weise gehoben. Durch die Erwerbung mehrerer reichhaltiger Kohlenwerke in Schaflos-Rosenthal und in Oberdorf, sowie durch die Neubeleihung von solchen in Tregist hat der Kohlenbesitz der Gesellschaft eine bedeutende Erweiterung erfahren. Dem Verwaltungsrath wurde Vollmacht ertheilt, ein 4 pCt. Prioritätsanlehen von 9 000 000 fl. aufzunehmen, wovon ein Betrag von 8 000 000 fl. zur Convertirung der 5 pCt. Prioritäten benutzt werden soll, aber nur dann emittirt werden darf, wenn gleichzeitig ein entsprechender Betrag der alten Obligationen mit Nutzen für die Gesellschaft aus dem Verkehr gezogen werden kann. Es handelt sich hierbei nur um eine facultative Conversion, indem die Kündigung der 5 pCt. Anlehen nach dem Text der Titres vor dem Jahre 1892 bekanntlich nicht statthaft ist. Die restirenden 1 000 000 fl. Prioritäten sollen im Portefeuille der Bahn bleiben, um event. mit Bewilligung der Generalversammlung zur Vergrösserung des gesellschaftlichen Besitzes benutzt zu werden. Eine vorgeschlagene Statutenänderung, wonach die dem Verwaltungsrath zukommende 5 pCt. Tantième erst nach Ausscheidung von 5 pCt. Zinsen für die Actionäre und nach Dotirung der Reserve (somit von der Superdividende) zu bemessen sei und dem Reservefonds mindestens 10 pCt. des Reingewinns zugeführt werden sollen, fand ebenfalls die Zustimmung der Versammlung, wie auch die Vorschläge der Verwaltung hinsichtlich der Verwendung des Reingewinns pro 1883. Nach denselben werden von dem erzielten Nettogewinn von 583 513 fl. der Reserve 30 000 fl. zugeschrieben, 5 000 fl. zur Actienamortisation, 19 040 fl. zu Tantièmen verwandt und 161 347 fl. sind auf die Superdividende zu verwenden. Der Actiencoupon gelangt danach und zwar vom 1. Mai ab mit 14½ fl. zur Auszahlung.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Dem Geschäftsbericht für das vergangene Jahr entnehmen wir die nachstehenden Daten.

Die Bahn hat eine Gesammtlänge von 98,919 km, wovon 28,128 km doppelgleisig sind. Hierzu kommen 72 Flügelbahnen in der Länge von 58,624 km, so dass die Gesammtlänge der betriebenen Bahnstrecken 157,573 km, die Länge sämmtlicher Gleise auf der Hauptbahn und den Flügelbahnen 314,5 km beträgt. Die Hochbauten der Haupt- und Flügelbahnen nehmen eine Fläche von 622 Ar ein. Die gesammten Kosten der Haupt- und Flügelbahnen, einschliesslich der Materialvorräthe, betrugen am Schlusse des Jahres 24,04 Millionen Gulden. Die Kosten wurden bedeckt durch Actien und Prioritäten im Betrage von 20,2 Millionen Gulden, durch den Reservefonds und den Dispositions-Reservefonds im Betrage von 2,43 Millionen Gulden, im Ganzen demnach mit 22,67 Millionen Gulden, so dass sich mit Schluss des Jahres 1883 eine Differenz von 1,3 Millionen Gulden ergab, welche aus dem Reingewinne des Jahres 1883 entnommen werden mussten. Wie aus der Bilanz ersichtlich ist, befinden sich im Portefeuille der Gesellschaft noch 6 500 unbegebene Actien, welche einen Nominalbetrag von 1 365 000 fl. umfassen und dazu bestimmt sind, die eben erwähnte Differenz zu decken. Die Bilanz verzeichnet: Bahneigenthumsconto 23,44 Millionen Gulden, Materialvorräthe 599 758 fl., Effectenconto (6 500 unbegebene Actien zu 210 fl.) 1 365 000 fl., Cassebestände 69 444 fl., Bankiersguthaben 739 375 fl., Debitoren 15 239 fl.; Summa der Activen 26,2 Millionen Gulden. Passiven: Actiencapital (25 866 circulirende Actien) 5,43 Millionen Gulden, 1 034 amortisirte Actien 217 140 fl., Mehrerlös beim Verkaufe von 1 850 Actien 567 660 fl., amortisirte Prioritäten 649 950 fl., 4½ pCt. Obligationen (Emission 1880) 13,2 Millionen Gulden Gold, Reservefonds 566 000 fl., Dispositionsreservefonds 1 869 796 fl., unbegebene Actien 1 365 000 fl., Conto für Prioritäts-Couponseinlösung 300 375 fl., Conto für Prioritäten-Amortisation 48 000 fl., Creditoren 320 108 fl., Bahnerträgniss 1,47 Millionen Gulden; Summe der Passiven 26,2 Millionen Gulden.

Es stellte sich die Frequenz auf:

		1883	1882
Beförderte Personen		885 435	839 430
„ Güter	t	4 318 351	3 870 107

davon entfallen auf Kohlen 3 781 266 t, und zwar im Localverkehr 314 176 t, zur Elbe 1 019 168 t, nach dem Inlande 1 436 280 t und nach dem Auslande 1 011 641 t.

Die finanziellen Resultate ergaben Einnahmen aus:

Personenverkehr	fl.	338 105	343 231
Güterverkehr	„	3 223 491	2 977 630
Diverse	„	218 001	217 022
Zusammen	„	3 779 597	3 537 883
Betriebs-Ausgaben	„	1 538 039	1 377 637
do. in Procenten der Einnahme		40,7	38,9
Ueberschuss	„	2 241 558	2 160 246
Steuern, Verzinsung und Tilgung der Prioritäten	„	767 904	759 263
Reingewinn	„	1 473 654	1 400 983

Dass die Einnahme im Personenverkehr trotz der grösseren Frequenz geringer geworden ist, und die Einnahme im Güterverkehr, welcher doch im Jahre 1883 eine so namhafte Steigerung erfahren hat, nicht im Verhältnisse zu dieser grösseren Verkehrsleistung zugenommen, ist eine Folge der Herabsetzung der Personen- und Kohlentarife.

Mährisch-Schlesische Centralbahn.

Die (13.) ordentliche Generalversammlung dieser Bahn wurde am 23. v. M. abgehalten. Der Verwaltungsbericht constatirt zunächst unter Hinweis auf den pro 1883 vorgelegten Geschäftsbericht, dass fast alle Zweige des Verkehrs, sowie die resultirenden Einnahmen im Berichtsjahre abermals eine Zunahme erfahren haben, während die Ausgaben, trotz namhaft erhöhter Betriebsleistungen, sowie mehrfacher Herstellungen und Meliorationen im Bahnbestande nur eine geringe Steigerung zeigen. Es kommt sohin fast der gesammte Einnahmenzuwachs dem Erträgnisse zu gute, welches sich auf 443 264 fl. beziffert, um 82 434 fl. höher als im Vorjahre. An der Zunahme des Frachtenverkehrs participiren fast alle Artikel der Localindustrie und die zur Abfuhr gelangenden Rohproducte, in überwiegender Weise jedoch der Kohlenverkehr, welcher sich um fast 50 pCt. gesteigert hat. Der Bericht theilt ferner mit, dass die Verwaltung behufs Stabilisirung dieses wichtigen Verkehres einem zwischen der Oberschlesischen Eisenbahn und der Ferdinands-Nordbahn abgeschlossenen Uebereinkommen über die Theilung des Oberschlesischen Steinkohlenverkehres beigetreten ist, wodurch der Gesellschaft in dem industriereichen Gebiete zwischen Olmütz und Brünn, sowie zwischen Olmütz, Sternberg und Hohenstadt eine namhafte Quote dieses Steinkohlenverkehres gesichert wird. Aus der Bilanz ist ersichtlich, dass ein Saldo von 174 876 fl. auf das laufende Jahr vorgetragen wurde. Dieser Saldo reicht aus zur Bedeckung des Erfordernisses für Betriebsfonds und für Zahlung der noch bestellten Fahrbetriebsmittel, so dass das im laufenden Jahre eventuell erzielte Betriebsergebniss gänzlich zu Gunsten der Prioritäts-Gläubiger disponibel wird. Als Functionsgebühren des Verwaltungsrathes einschliesslich des Directionscomités wurde pro 1884 der Betrag von 5 000 fl. festgesetzt.

Gegenseitiger Schaden-Assecuranzverband der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen.

Aus dem von der Directionsconferenz genehmigten Jahresberichte und Rechnungsabschluss pro 1883 entnehmen wir folgende Angaben: Das aus der Schlussrechnung ersichtliche Ergebniss ist als günstig zu bezeichnen und dies um so mehr, als in diesem Jahre noch eine grössere Anzahl von Verbandsmitgliedern in Folge ihrer laufenden Assecuranzverträge im Sinne Art. XI des Verbands-Uebereinkommens an der Schadentragung und Schadenvergütung überhaupt nicht oder nur partiell theilgenommen hat, der in der Bildung des Verbandes gesuchte Vortheil der Auftheilung der Schäden auf möglichst viele Theilnehmer sich demnach noch nicht im vollen Masse bewähren konnte. Aus der Abrechnung erhellt, dass die gesammten Schäden, die durch die beiden geschäftsführenden Comités vor Jahresschluss abgerechnet wurden, 61 085 fl. 64 kr. betragen, hierzu kommen die Administrationskosten mit 8 999 fl. 25 kr., somit ist die Summe von 70 084 fl. 89 kr. jener Betrag, welchen die in die Verbandsversicherung factisch eingetretenen Bahnen im Sinne des Uebereinkommens zu tragen haben. Von der bezifferten Gesammt-Schadensumme von 61 085 fl. 64 kr. sind zunächst Präcipuen im Gesammtbetrage von 1 986 fl. 46 kr. im Sinne der Art. I, II und IV des Uebereinkommens vor der Auftheilung zu Lasten der betreffenden geschädigten Bahnen abzuziehen, somit verbleiben zur Auftheilung 59 099 fl. 18 kr. Der Vorschuss von 60 000 fl., welcher der Kaschau-Oderberger Bahn aus Anlass ihres Ruttkaer bedeutenden Feuerschadenfalles bezahlt wurde, konnte in die Abrechnung pro 1883 nicht aufgenommen werden, weil die definitive Abrechnung der Herstellungskosten durch die genannte Bahn nicht vorgelegt werden konnte.

Russisch-Polnisch-Galizische Bahnen.

Nach einer Mittheilung der „N. Fr. Pr.“ aus Krakau ertheilte der Russische Communicationsminister der Gesellschaft der Demblin-Dombrowaer Eisenbahn die Concession zum Bau zweier Zweiglinien behufs unmittelbarer Verbindung dieser Bahn mit den Oesterreichischen und Preussischen Eisenbahnen; die eine Zweiglinie wird von der Station Slawkow bis Borki bei Szczakowa unmittelbar zu der Ferdinands-Nordbahn, die zweite Zweiglinie von der Station Strzemieszyce bis Modrzejow bei Myslowice zu der Oberschlesischen Bahn führen. Der Bau muss nächstes Frühjahr beginnen. Die Tracenrevision der projectirten Localbahn Jaworzno-Dwory hat kürzlich stattgefunden. Durch den Ausbau dieser Linie wird die Galizische Transversalbahn

mit den Russisch-Polnischen Bahnen in directe Verbindung gebracht. Der Endpunkt der projectirten Localbahn Dwory ist nämlich gleichzeitig Zwischenstation der Abzweigung der Galizischen Transversalbahn Skawine-Oswiecim, und von Jaworzno führt schon seit längerer Zeit eine Montanbahn nach Szczakowa, welches einen Anschluss an die Warschau-Wiener Bahn bereits besitzt und demnächst durch den Ausbau der Linie Iwangorod-Dombrowa eine weitere Verbindung mit dem Russisch-Polnischen Bahnnetze erhält. In Dwory erreicht die neue Localbahn den Weichselfluss, was eine Verfrachtung der Jaworznoer Kohle nach Krakau und der Weichselgegend Russisch-Polens auf der billigen Wasserstrasse ermöglicht.

Vortrag im Ungarischen Ingenieur- und Architectenverein.

Béla Ambrozovits, Sectionsrath im Ungarischen Communicationsministerium, trug in der Sitzung dieses Vereins den von ihm versuchten Modus zur Ermittlung des volkswirthschaftlichen Nutzens der Eisenbahnen vor, indem er denselben auf die Ungarischen Bahnen zur Anwendung bringt. Der Vortragende behandelt den Gegenstand auf mathematischer Grundlage und gelangt zu einer einfachen geometrischen Figur, welche das Verhältniss zwischen den öffentlichen Strassen und den Eisenbahnen vom wirthschaftlichen Standpunkte darstellt. Die hieraus abgeleiteten Gleichungen und die Eisenbahnstatistik bieten die Möglichkeit, um diese beiden miteinander in jeder Beziehung zu vergleichen und gleichsam durch Folgerung nach rückwärts sagen zu können, welches Verkehrsgebiet, welche transportirte Menge und welcher Transportgebührenbetrag der öffentlichen Strassen dem gegenwärtigen Eisenbahn-Verkehrsgebiete, der Menge und der Transportgebühr entspricht und was dem gegenüber der von den Eisenbahnen herrührende wirthschaftliche Nutzen ist. — Er weist nach, wie diejenigen irren, die glauben, dass die Menge durch die Eisenbahn mit dem Quadrate des Verhältnisses des Strassen- und des Eisenbahntarifes zu einander, die Anzahl der Tonnenkilometer aber mit dem Cubus dieses Verhältnisses zunimmt, weil die eine blos im Verhältnisse von $\frac{2}{3}n$, die andere aber blos von $\frac{2}{3}n^2$ zunimmt, wo n das Verhältniss zwischen den beiden Tarifen darstellt. Endlich berechnet er auf Grund seiner Gleichungen das aus dem Ungarischen Eisenbahnnetze herrührende wirthschaftliche Erträgniss. Im Jahre 1880 betrug dasselbe 68 Millionen, hiervon ab die Capitalzinsen der Eisenbahnen, verbleiben als reines nationalöconomisches Erträgniss 23 Millionen. Selbst diejenigen Bahnen, die die Staatsgarantie factisch in Anspruch nehmen, und die Königlich Ungarischen Staatsbahnen weisen einiges Reinerträgniss aus. Wird der aus der Gratisbeförderung der Post (Briefe und Packete) herrührende Nutzen sowie die Transportsteuer hinzugerechnet, so hält der Vortragende seine vor drei Jahren ebenfalls anlässlich eines Vortrages im Verein aufgestellte Behauptung aufrecht: „dass das von den Bahnen herrührende wirthschaftliche Erträgniss das vom Staate gebrachte Opfer übersteigt, wenngleich das Erstere nicht in Steuerform rückersetzt wird.“ Damals hat der Vortragende noch hinzugesetzt, „dass die letztere Forderung eine übermässige wäre“, nach welcher Bemerkung ein Berliner Fachblatt ein Fragezeichen (Referent bekennt sich zu diesem Fragezeichen) gesetzt hat, er bleibt aber bei dieser Behauptung. — Dem Vortrage zollten die Anwesenden den lebhaftesten Beifall.

Börsenbericht und Coursnotiz.

Die Stimmung für Bahnwerthe war eine unentschiedene, wenn von dem wieder eingetretenen Rückgang der Nordbahn (2527) abgesehen wird; denn die übrigen Werthe zeigen nur geringfügige Abweichungen von der Vorwoche. Davon macht Südbahn (143,50) eine Ausnahme, da ihre Dividende mit 6 Frcs. prognosticirt wird. Der Mai-Coupon wird wieder der Börse flüssiges Geld zuführen und damit die Course voraussichtlich heben.

Aus Russisch-Polen.

Warschau, den 29. April 1884.

Lodzer Fabrikbahn.

Auf der unlängst abgehaltenen Generalversammlung der Iwangorod-Dombrowa-Bahn haben die Actionäre die Vereinigung dieser Bahn mit der Lodzer Fabrikbahn besschlossen und zugleich die von den Actionären der letzteren Bahn gestellten Bedingungen genehmigt. Sobald dieses Project Allerhöchst bestätigt sein wird, werden beide Bahnen mittelst einer separaten Linie verbunden werden. Was dagegen die Frage der Umänderung des Gleises anbetrifft, so ist die Verwaltung beauftragt worden, entweder die Genehmigung zur Umarbeitung des schmalspurigen Gleises in ein breitspuriges oder die Legung einer parallelen Linie auf dem breitspurigen Gleise bei der competenten Behörde auszuwirken.

Breslau-Warschauer Bahn.

Im Zusammenhange mit der Nachricht von der Vereinigung der Lodzer Fabrikbahn mit der Iwangorod-Dombrowa Bahn wird in neuester Zeit viel von der Verlängerung der Breslau-Warschauer Bahn über die Preussische Grenze hinaus bis zur Lodzer Fabrikbahn und somit von einer directen Verbindung Breslaus mit Warschau gesprochen. Wie die Zeitung „Russki Kurjer“ meldet, sind die Projecte und Vorstellungen, welche der neue Warschauer Generalgouverneur in Petersburg gemacht hat, angenommen und sollen dieselben in nächster Zeit zur Ausführung gelangen. Diese Vorschläge haben die Hebung des Bauernstandes in Russisch-Polen zum Zwecke. Unter anderen Mitteln soll nun zur Erreichung dieses Ziels die Erbauung der Eisenbahnlinie Lodz-Kalisch-Ostrowo (Posen-Creuzburger Bahn) resp. Wilhelmsbrück (gegenwärtig Endstation der Breslau-Warschauer Bahn) dienen.

Wenn nun die Verlängerung der Breslau-Warschauer Bahn zu Stande gebracht sein wird, wird die Entfernung von Breslau nach Warschau via Lodz nur 345 km betragen, während dieser Weg über Sosnowice 505 km lang ist; mithin wird derselbe um 160 km kürzer sein. Beim Personenverkehr würden sich die Reisekosten in der II. Classe um 8,80 ℳ, in der III. Classe um 6,60 ℳ, d. h. um ein Drittel verringern. In ähnlicher Weise würden sich die Vortheile bei dem Güterverkehr herausstellen, und da bei Getreide-, Bau- und Nutzholzsendungen eine Frachtersparniss von 0,75—1,25 ℳ auf den Centner von grösster Bedeutung ist, so würde die Herstellung der directen Verbindung zwischen Warschau und Breslau letzterem Platz mit Bestimmtheit Güter zuführen, die jetzt ihren Weg über Thorn nehmen, um in das Innere Deutschlands zu gelangen.

Wir wollen bei dieser Gelegenheit bemerken, dass in der in No. 24 S. 323 (Spalte 2) abgedruckten Correspondenz aus Russisch-Polen, und zwar in den mitgetheilten Notizen über neue Eisenbahnbauten mehrere Namen von der gewöhnlichen Schreibweise abweichend geschrieben sind. Es ist zu setzen:

Zeile 5 statt Tukun-Windawa: Tuckum-Windau.
„ 6 „ Milerowskischen: Müller-Bahn.
„ 7 u. 17 statt Samarsko-Ufinskischen: Samara-Ufa (wie auch richtig in der Zeile 11 gesetzt ist).
„ 12 u. 13 statt Tschelebinsk: Tscheliabinsk.
„ 16 statt Jekaterinenburg: Jekaterinburg.
„ 18 „ Smerinka-Nowaseletz: Shmerinka-Nowoselitz (oder Schmerinka, wie das Französische gé oder Englische je).
„ 20 „ Wilno-Kowen: Wilno-Rowno.

D. Red.

Aus Italien.

Sassuolo-Modena-Mirandola.

Die Betriebseröffnung der 20 km langen Abzweigung Cavezzo-Finale hat am 8. April stattgefunden.

Bergamo-Ponte della Selva.

Am 21. April wurde die 12,55 km lange Theilstrecke Bergamo-Albino mit den Zwischenstationen Alzano und Nembro für den vollen Verkehr eröffnet; die Bahn gehört der 4. Kategorie an.

Bevorstehende Eröffnungen.

Von der Linie Gozzano-Domodossola wird die Theilstrecke Gozzano-Orta spätestens in den ersten Tagen des Juni und von der Linie Reggio di Calabria-Castrocucco die Strecke Reggio-Villa-S. Giovanni zu Anfang Mai dem Verkehr übergeben werden.

Lecco-Como.

Der eingereichte Voranschlag für die 10,97 km lange Strecke Lecco-Oggiono (S. No. 31 S. 408 dieser Zeitung. Die Redaction.) erfordert von der angegebenen Summe 2 345 000 L. allein für den Bau. Fast die Hälfte der Baulänge liegt in Curven von 300 bis 500 m Radius; nur 2,89 km sind horizontal, dagegen 2,02 km in Steigung und 6,06 km in Neigung gelegen, mit dem stärksten Gefälle von 1,6 pCt. Auf der Strecke ist eine Zwischenstation (bei Valmadrera) und eine Haltestelle (bei Sala al Barro) vorgesehen. An grösseren Bauwerken sind eine 120 m lange Brücke über die Adda (3 Bogen in Eisenconstruction) und 4 Tunnels (von 216, 200, 95 und 90 m Länge) zu nennen, ferner sind im Ganzen 74 Durchlässe und kleinere Brücken (von 0,40 bis zu 12 m lichter Weite) zu erbauen.

Tramways.

Die Provinzialregierung zu Mantua hat am 15. April die beiden Dampf-Tramwaylinien Mantua-Viadana und Mantua-Asola concessionirt.

Die Betriebsergebnisse der Turiner Tramways pro 1883 sind folgende: Einnahme 1 156 124 L., Ausgabe 765 560 L., nach Abzug der Kosten für Neubeschaffungen und grössere Reparaturen ergiebt sich ein Reingewinn von 191 351 L.; hiervon wurden verwandt: zum Reservefonds als Rücklage 9 568 L., als Dividende pro Actie von 10 L. = 180 000 L. und Vortrag pro 1884 1 783 L.

Turin-Rivoli.

Nach dem Jahresbericht pro 1883 transportirte diese 12 km lange Bahn in 6 519 Zügen 425 566 Reisende, 128 t Eilgut und Gepäck sowie 2 932 t Frachtgut. Die Einnahme war für Personen 153 961 L., für Gepäck und Eilgut 924 L., für Frachtgut 4 348 L., Diverses 497 L., im Ganzen 159 730 L. Die Ausgabe betrug 98 220 L. und zwar: allgemeine Verwaltung 18 159 L., Bahnbewachung und -Unterhaltung 26 380 L., Verkehrsdienst 20 315 L. und Zugförderungsdienst 33 366 L. Auf 1 km reducirt, war: Roheinnahme 13 311 L., Betriebsausgabe 8 185 L., Betriebsüberschuss 5 126 L.

Kilometerbillets.

Die von verschiedenen Handelskammern, vornehmlich der zu Verona, angeregte Frage der Einführung dieser Billets wird seitens der Italienischen Eisenbahnverwaltungen einer Prüfung unterzogen

Nationale Ausstellung in Turin.

Die Eröffnung war auf den 26. April anberaumt worden; bis zu diesem Termin waren auf den Oberitalienischen Bahnen 4 308 Eilgutsendungen (947 344 kg) und 2 639 Frachtgutsendungen (3 334 148 kg) als Ausstellungsobjecte eingegangen, sowie 2 057 Gegenstände per Achse.

(„Monitore delle strade ferrate“ No. 14—17 vom 2.—23. April.) St.

Literatur.

Das Tarifwesen der Eisenbahnen, dessen betriebsöconomische Aufgaben und Stellung im wirthschaftlichen und socialen Staatsleben der Gegenwart. Von **J. F. Schreiber,** Eisenbahn-Centralinspector. 17 Bogen. Octav. Eleg. geb. 2 fl. 20 kr. = 4 ℳ = 5 Frcs. 35 Cts. = 2 R. 40 Kop. (Bibliothek des Eisenbahnwesens. II. Band.) A. Hartleben's Verlag in Wien, Pest und Leipzig.

Das vorliegende Werk ist eine Sammlung von Aufsätzen über das Tarifwesen der Eisenbahnen, welche als Product einer selbstständigen Auffassung und geistig freien Bearbeitung mit dem Anspruche vor die Oeffentlichkeit treten, eine klare Darstellung jener Verhältnisse zu bieten, welche das Eisenbahnwesen im volks- und staatswirthschaftlichen Leben geschaffen hat.

Unsern Lesern ist das Werk insofern bereits bekannt, als wir einen Abschnitt aus demselben, welcher über die Betriebs- und Tarifsysteme und die darauf fussende allgemeine Tarifirung handelt, in No. 18 und 21 (Seite 241 etc.) unserer Zeitung zum Abdruck brachten.

Der den Verfasser leitende Gesichtspunkt ist im Allgemeinen, die dem Tarifwesen inneliegende Bedeutung durch Beleuchtung seiner Entwicklungsstufen, seiner socialpolitischen und culturellen Aufgaben Ausdruck zu geben und insbesondere die mit dem Tarifwesen in Verbindung stehenden wirthschaftlichen Anforderungen des Staatshaushaltes zu kennzeichnen, welche die Stellung der Eisenbahnen in demselben begrenzen.

Nach einem kurzen Abriss der genetischen Geschichte der Eisenbahnen und nach Darlegung des Einflusses derselben in wirthschaftlicher, socialer und cultureller Beziehung wird zunächst das Tarifwesen im Allgemeinen betrachtet und die allgemeinen Grundsätze festgestellt, von welchen bei der Tarifirung auszugehen ist. Dann werden die verschiedenen Standpunkte bei Beurtheilung der Tarifsysteme gekennzeichnet und die Selbstkosten des Eisenbahntransports untersucht. Ein weiteres Capitel handelt vom Personenverkehr, Personen- und Gepäcktarifen. An die Darstellung der Betriebs- und Tarifsysteme reiht sich eine solche der von der allgemeinen Tarifirung abweichenden Tarife. Das XI. Capitel behandelt die freie Concurrenz auf Eisenbahnen, das XII. die Regelung der Concurrenz durch Cartelle, das XIII. die virtuelle Länge und den Tarif der kürzesten Route. Den Schluss bilden statistische Uebersichten der Betriebsergebnisse im Güterverkehr im Jahre 1881.

Kritik zu üben an der verdienstvollen Arbeit überlassen wir Andern. Wir wollen auf dieselbe nur aufmerksam machen.

Das Werk hat, wie man sieht, seiner ganzen Anlage nach nicht allein Interesse für den Eisenbahn-Fachmann, für den Nationalöconomen und Statistiker, sondern auch für den Fabrikanten, Kaufmann u. A., weshalb wir dasselbe allen Kreisen, die mit dem Eisenbahnwesen in Berührung kommen, bestens empfehlen können. Die Ausstattung ist elegant und dabei der Preis ein billiger.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Güterverkehr.

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Die in den Tarifen

a) vom 25. Mai 1878 für den Berlin-Anhalt-Berlin-Hamburger Verbandgüterverkehr,

b) vom 1. December 1881 für den Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischen Verbandgüterverkehr,

c) vom 1. Juli 1883 für den Hanseatisch-Ostdeutschen Verbandgüterverkehr

enthaltenen Frachtsätze für den directen Güterverkehr zwischen Station Spandau B. H. und Stationen des Directionsbezirks Erfurt, bezw. Stationen der Thüringischen Privatbahnen werden mit Wirkung vom 15. Juni d. J. ohne Ersatz aufgehoben. Ferner gelangen an Stelle der in den zu a und c bezeichneten Tarifen enthaltenen Frachtsätze für den directen Güterverkehr zwischen Station Wittenberge B. H. und Stationen des Directionsbezirks Erfurt anderweite Tarifsätze zur Einführung, und zwar, soweit die neuen Taxen niedriger sind, als die bisherigen Frachtsätze, am 1. Mai d. J., soweit dieselben dagegen höher sind, mit dem 15. Juni d. J. Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Verbandstationen.

Berlin, den 30. April 1884. (1074)
Die Direction:
Namens der Verbandsverwaltungen.

Mit dem 1./13. Mai alten/neuen Styls 1884 tritt der 3. Nachtrag zu dem Theil II des **Deutsch-Mittelrussischen Gütertarifs** in Kraft.

Derselbe enthält:
1. Berichtigungen, Ergänzungen und besondere Bestimmungen zu dem Haupttarif und dem 2. Nachtrage zu demselben.
2. Aufnahme neuer Verbandstationen.
3. Frachtermässigungen für den Ausnahmetarif No. 6.

Bromberg, den 27. April 1884. (1075 J)
Königliche Eisenbahndirection,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 1. Mai 1884 treten im **Verband-Güterverkehr** zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Bromberg** einerseits und Stationen der **Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn** andererseits (Tarif vom 25. März 1882) directe Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Danzig Olivaer Thor in Kraft.

Die Höhe der qu. Frachtsätze ist bei den Verbandstationen zu erfahren.

Bromberg, den 25. April 1884. (1076 J)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die im **Königsberg-Moskauer Eisenbahnverband** aufgehobenen Frachtsätze für Hanf, Hanfgarn und Hanfheede bei Verladung von mindestens 5000 kg pro Wagen ab Wjasma Seite 12 sub 2a des Verbandtarifs treten von sogleich wieder in Kraft.

Auf derselben Seite sub 2b ist das Wort „Hanfheede“ zu streichen und sub 1f (auch auf Seite 11) die Nomenklatur abzuändern in:
„Flachs, sowie Heede und Werg von Hanf und Flachs etc.“

Bromberg, den 28. April 1884. (1077 J)
Königliche Eisenbahndirection.

Im **Preussisch-Russischen Eisenbahnverbande** werden die Getreidefrachtsätze von den Stationen Tschadyr-Lunga, Trojanow-Wal, Wolkoneschty, Tschischme, Nowo Ukrainka, Tschorny-Ostrow, Kiew loco der Südwestbahnen nach Königsberg, Pillau und Memel zur Begleichung von Calcul- resp. Druckfehlern vom 19/31. Mai cr. um kleine Beträge erhöht.

Bromberg, den 28. April 1884. (1078 J)
Königliche Eisenbahndirection.

Die in den vom 1. Mai cr. ab giltigen Nachträgen I zu Heft 1 und 2 für den **Galizisch-Norddeutschen bezw. Galizisch-Niederländischen Eisenbahnverband** enthaltene Ergänzung der Nomenklatur des Ausnahmetarifs 4 wird dahin berichtigt, dass die Artikel „Eiserne Dampfkessel, Kondensationsröhren und Reservoirs“ vom 15. Juni cr. ab dem Ausnahmetarif 4b eingereiht werden.

Breslau, den 24. April 1884. (1079)
Namens der Verbandverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirection.

Mit dem 1. Mai d. J. treten für **Steinkohlen-Transporte in Wagenladungen** von mindestens 10 000 kg von Aschenbornschacht der Gottessegengrube nach Zawadzki und Sandowitz directe Frachtsätze in Kraft. Dieselben betragen: nach Zawadzki 0,278 ℳ
„ Sandowitz 0,264 „
pro 100 kg.

Breslau, den 26. April 1884. (1080)
Königliche Eisenbahndirection.

Staatsbahnverkehr Hannover-Magdeburg. Am 15. Juni d. Js. kommen für den Verkehr zwischen den Stationen der Warstein-Lippstadter Eisenbahn einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg sowie der Station Osterwieck der Osterwieck-Wasserlebener Bahn andererseits anderweite, theils erhöhte, theils ermässigte Tarifsätze zur Einführung.

Die Höhe derselben wird auf Anfrage unser Verkehrsbüreau hierselbst angeben.

Magdeburg, den 29. April 1884. (1081)
Namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction.

Güterverkehr mit der Prinz Heinrich-Bahn. Am 1. Mai d. J. tritt ein neuer Ausnahme-Tarif für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes, Braunkohlen und Briquets in Sendungen von mindestens 10 000 kg im Verkehre zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld, sowie Stationen der Aachen-Jülicher und der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn einerseits und Stationen der Luxemburgischen Prinz Heinrich-Bahn andererseits in Kraft. Preis 30 ₰. Durch diesen Tarif werden die bezüglichen in den Rheinisch-, Köln-Minden- und Bergisch-Märkisch-Luxemburg-Lothringischen Ausnahmetarifen vom 1. bezw. 10. August 1879 enthaltenen Frachtsätze aufgehoben. Soweit Fracht-Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen billigeren Frachtsätze noch bis zum 15. Juni d. J. in Kraft.

Köln, den 28. April 1884. (1082)
Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische),
zugleich Namens der betheiligten Bahn-Verwaltungen.

Die Gültigkeitsdauer der **Ausnahmetarife** vom 1. resp. 15. Mai 1882 für die **Beförderung von Steinkohlen** etc. in Sendungen von mindestens 50 000 kg von Ibbenbüren, Piesberg und Püsselbüren bezw. der Station Georgs-Marienhütte nach Bremerhaven, Geestemünde, Hamburg und Harburg ist bis auf Weiteres verlängert worden.

Hannover, den 24. April 1884. (1083)
Königliche Eisenbahndirection.

Südwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Zum 9. Südwestdeutschen Tarifheft (Verkehr zwischen der Badischen Staatsbahn und der Hessischen Ludwigsbahn) tritt mit Wirkung vom 1. Mai l. J. der VII. Nachtrag in Kraft; derselbe enthält Frachtsätze für die in den Verkehr neu einbezogene Station Hausen-Raitbach der Badischen Bahn, sowie einen Ausnahmetarif (No. 10) für die Beförderung von Rohproducten.

Karlsruhe, den 29. April 1884. (1084)
Generaldirection
der Gr. Badischen Staatseisenbahnen.

Staatsbahn-Güterverkehr Oberschlesien-Magdeburg. Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. ab kommen in dem obenbezeichneten Verkehre für den Transport von Eisenerzen und Kiesabbränden in Ladungen von mindestens 10 000 kg von den Stationen Buckau, Magdeburg, Schönebeck und Trotha des Directionsbezirks Magdeburg nach mehreren Stationen des Oberschlesischen Hüttenreviers ermässigte Ausnahme-Frachtsätze zur Einführung. Ueber die Höhe dieser Frachtsätze geben die betheiligten Güterexpeditionen und das hiesige Verkehrs-Bureau Auskunft.

Magdeburg, den 28. April 1884. (1085)
Königliche Eisenbahn-Direction,
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Mai d. J. treten im Oesterreichisch-Rheinländisch-Westfälischen Güter-Verkehre **ermässigte Frachtsätze für den Transport von Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren** aller Art sowie **Roheisen** etc. in Kraft.

Der betreffende Nachtrag (V) zum Verbands-Gütertarif vom 20. October 1880 ist bei den betreffenden Güterexpeditionen sowie in unserem hiesigen Geschäftslocale unentgeltlich zu haben.

Köln, den 27. April 1884. (1086)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische).

Güterverkehr mit der Prinz Heinrich-Bahn. Am 1. Mai d. J. kommt ein neues Heft 8 zum Gütertarife vom 1. März 1882, enthaltend Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der Aachen-Jülicher Eisenbahn und den Stationen der Prinz Heinrich-Bahn, zur Einführung. Preis 30 ₰. Hierdurch wird das Heft 8 vom 1. März 1882 aufgehoben. Soweit indessen die seitherigen Frachtsätze niedriger sind als die in dem neuen Heft 8 enthaltenen, bleiben dieselben noch bis zum 15. Juni d. J. in Kraft.

Köln, den 29. April 1884. (1087)
Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische),
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Mai d. Js. gelangt die im **Local-Gütertarif** der diesseitigen Bahn vom 1. April 1883 unter II. D. I. H. 2. VIII Seite XXX und im Local-Gütertarife der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn vom 1. Februar 1882 unter II. D. I. G. 2. h. *α*. Seite XXVIII enthaltene Bestimmung zur Aufhebung, den Ausschluss des über beide Bahnen zu gleichen Sätzen erreichbaren gemeinschaftlichen Verkehrsgebietes Altwasser etc. von dem Stettiner Bahnhofsverkehre betreffend.

Berlin, den 27. April 1884. (1088 J)
Königliche Eisenbahn-Direction,
zugleich Namens der Königl. Direction der Breslau-Freiburger Eisenbahn.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Mit 15. Mai 1884 treten die Nachträge III zu den Tarifen Oesterreich-Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Dresden-Elbequai vom 1. October 1883 und Nachtrag II zum Tarife Oesterreich-Aussig-Landungsplatz Heft B vom 1. November 1883 in Kraft.

Exemplare derselben liegen bei den betheiligten Stationen und Verwaltungen zur Einsicht, bezw. zum Bezuge bereit.

Wien, am 24. April 1884. (1089)
Die Generaldirection.

A. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Am 15. Mai l. J. tritt ein Nachtrag II zum Tarife für den Galizisch-Wiener Gemeinschafts-Verkehr in Kraft und können Exemplare desselben bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Derselbe enthält:

a) Aufnahme der Station Tarnow in die Ausnahme-Tarife XI und XVIII.
b) Einführung eines neuen Ausnahme-Tarifes für Eisen und Stahl, Eisenwaaren etc.
c) Ausnahme-Tarif für landwirthschaftliche Maschinen.
d) Ermässigung von Frachtsätzen von oder nach Stationen der Tarnow-Leluchower Staatsbahn und Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn und
e) Ermässigung der Zuschlagstaxen für Viehtransporte nach Wien-St. Marx.

Wien, den 27. April 1884. (1090)

II. Personen- und Gepäckverkehr.

Verband Thüringischer Bahnen. Am 1. Mai cr. tritt zum Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Verbande Thüringischer Bahnen der Nachtrag X in Kraft. Durch denselben gelangen u. A. directe Tour- und Retourbillets für den Verkehr zwischen Erfurt und Haarhausen, sowie Sonntags-Billets II. und III. Classe für verschiedene Relationen neu zur Einführung.

Näheres durch die Billetexpeditionen.

Erfurt, den 30. April 1884. (1091)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

III. Eisenbahn-Effectenverkehr.

Pfälzische Eisenbahnen. Die Generalversammlung der Actionäre der vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen hat unterm 28. April d. J. beschlossen, dass die staatlich garantirten Präcipualbezüge (ausser den bereits bezogenen Actienzinsen von 4 pCt. bezw. 4½ pCt.) als Dividende für das Jahr 1883 ausbezahlt werden, wie folgt:

1. für die Pfälzische Ludwigsbahn:
fünf und zwanzig Gulden = zwei und vierzig Mark sechs und achtzig Pfennig pro Actie gegen Einlieferung des Dividenden-Coupons pro 1883.

2. für die Pfälzische Maximiliansbahn:
fünf Gulden = acht Mark sieben und fünfzig Pfennig pro Actie gegen Einlieferung des Dividenden-Coupons pro 1883.

Diese Dividenden können bei den nachstehenden Bankhäusern

in Frankfurt a/M. bei M. A. v. Rothschild und Söhne,
„ „ bei Ph. Nic. Schmidt,
„ Mannheim bei W. H. Ladenburg und Söhne,
„ „ bei der Rheinischen Creditbank,
„ München bei der Bayerischen Vereinsbank,
„ Nürnberg bei der K. Hauptbank und ihren Filialen,
„ Berlin bei der Direction der Disconto-Gesellschaft,
„ „ bei S. Bleichroeder,
„ Neustadt a/H. bei L. Dacqué,
„ Ludwigshafen a/Rh. bei der Directions-Hauptcasse

sofort bezogen werden.

Nachdem auf die Nordbahnactien gemäss der Fusionsgrundlagen ausser den bereits bezogenen 4 pCt. Zinsen kein weiterer Präcipualbezug entfällt und eine Superdividende sich nicht ergeben hat, so wird der Dividendenschein der Nordbahnactien pro 1883 für werthlos erklärt.

Ludwigshafen a/Rh., 29. April 1884. (1092)
Die Direction.
Lavale.

IV. General-Versammlungen.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft. Die Actionäre unserer Gesellschaft werden zu der auf den

29. Mai d. J.,
Nachmittags 3 Uhr,
im Directionsgebäude auf hiesigem Bahnhofe

anberaumten elften ordentlichen General-Versammlung ergebenst eingeladen, und können dieselben behuf ihrer Legitimation zur Theilnahme an der Versammlung ihre Actien, ausser bei der Gesellschaftscasse in Blankenburg a/H. oder bei Staats- und Communalbehörden und Cassen, bei

1. der Firma J. L. Eltzbacher in Köln,
2. dem Schaafhausen'schen Bankvereine daselbst,
3. der Braunschweig-Hannoverschen Hypothekenbank in Braunschweig,
4. der Deutschen Bank in Berlin, und
5. der Firma Ephraim Meyer & Sohn in Hannover

deponiren.

Gegenstände der Berathung und Beschlussfassung sind:

1. Berichtserstattung des Verwaltungsraths über die Geschäfte des verflossenen Jahres unter Vorlegung des Rechnungsabschlusses dieses Jahres.
2. Berichterstattung der Revisoren über die Prüfung des gedachten Rechnungsabschlusses, Entscheidung über die von den Revisoren etwa gemachten und unerledigt gebliebenen Monita.
3. Wahl der neu eintretenden Mitglieder des Verwaltungsraths.
4. Wahl von drei Revisoren zur Prüfung der nächsten Bilanz und Dechargirung.

Braunschweig, den 23. April 1884. (1093)
Der Verwaltungsrath
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft.

V. Submissionen.

Submission. Der für den diesseitigen Directionsbezirk für die Zeit vom 1. Juli 1884 bis ult. Juni 1885 erforderliche Bedarf an Feuerungs-Materialien soll in öffentlicher Submission beschafft werden.

Die Lieferungs-Bedingungen und Bedarfs-Nachweisungen liegen im diesseitigen Materialien-Bureau, Fürstenwallstrasse 10 hierselbst zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen Franco-Einsendung der Copialien und zwar:

a) von 30 ₰ für Gruppe I, enthaltend: Locomotivkohlen und Schmiedekohlen,
b) von 25 ₰ für Gruppe II, enthaltend: Locomotiv- und Schmelzcoaks,
c) von 20 ₰ für Gruppe III, enthaltend: Torfkohlen, kieferne Holzkohlen und Presskohlensteine zur Coupéeheizung,
d) von 20 ₰ für Gruppe IV, enthaltend: Braunkohlen, inländische, zur Dampfkesselheizung, Braunkohlenbriquettes, inländische, sowie Böhmische Braunkohlen zur Ofenheizung,

bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift: „Submission auf Feuerungs-Materialien Gruppe I, bezw. II, oder III, oder IV“ bis zum Termine am 10. Mai cr., Vormittags 10 Uhr an das obenbezeichnete Bureau einzusenden.

Magdeburg, den 22. April 1884. (1094)
Königliche Eisenbahndirection.

Submission auf Lieferung von 15 Personenzug-Locomotiven Freitag, den 16. Mai 1884, Vormittags 11 Uhr, im maschinentechnischen Büreau hierselbst, Köthener Strasse 24.

Offerten sind frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift „Submission auf Locomotiven“ an das genannte Büreau einzureichen.

Bedingungen und Zeichnungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen, oder gegen gebührenfreie Einsendung von 3,00 ℳ bezogen werden.

Berlin, den 29. April 1884. (1095 J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

VI. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von Altmaterialien. Die in den verschiedenen diesseitigen Werkstätten abgängig gewordenen Materialien sollen an den Meistbietenden verkauft werden und gelangen hiermit zum öffentlichen Ausgebot.

Die Abgabe von Verzeichnissen der betreffenden Materialien und der Verkaufsbedingungen erfolgt auf portofreie Anfragen diesseits unentgeltlich. Kaufsanerbieten sind bis Montag, den 12. Mai dieses Jahres, Vormittags 9 Uhr, portofrei anher einzureichen.

Chemnitz, am 29. April 1884. (1096 J)
Maschinen-Hauptverwaltung
der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen.

Dieser Nummer liegt ein Prospect von A. Hartleben's Verlag, betreffend Bibliothek des Eisenbahnwesens, bei.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 36. 1884.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 8. Mai 1884.

Dieser Nummer liegt der vom 20. Mai cr. ab gültige Fahrplan der Lübeck-Büchener und Eutin-Lübecker Eisenbahnen bei.

Frankreichs Local- und Strassenbahnen.

Von dipl. Ingenieur Alfred Birk.

Durch das grossartige Project Freycinet's, welches dem Hause der Deputirten im Jahre 1879 vorgelegt und von diesen ohne langwierige Debatten und ohne Aenderung angenommen wurde,*) erscheinen jene Bahnlinien Frankreichs, die ein allgemeines Interesse besitzen und darum von dem Staate selbst ausgeführt werden sollen, in ihren Hauptrichtungen festgesetzt. Alle Schienenwege, welche zur Ergänzung dieses grossen Netzes der künftigen Staatsbahnen von Gesellschaften, von Communen, Departements oder von einzelnen Unternehmern noch geschaffen werden und öffentliche Nützlichkeit bieten, sind hierdurch ohne Weiteres in die Gruppe der Bahnen von localem Interesse oder in jene der Strassenbahnen eingereiht.

Sollte aber der Verkehr zu Lande sich in grossartigem Masse ausbilden, sollten die Vortheile eines so viel verzweigten Hauptbahnnetzes auch den von diesem nicht direct berührten Orten zu Gute kommen, dann war es nothwendig, auch die Anlage der Local- und Strassenbahnen durch ein Gesetz zu regeln und zu fördern.

Frankreich wurde infolge dessen das erste Land, in welchem ein gründlich durchgearbeitetes Gesetz für Secundärbahnen — wenn ich diesen Collectivnamen anwenden darf — erschien.

Dieses Gesetz, datirt vom 11. Juni 1880 und unterzeichnet von dem Präsidenten Grevy und dem Minister für öffentliche Arbeiten H. Varroy, vollendet also in gewissem Sinne die Aufgabe, welche Freycinet durchzuführen begonnen hatte; es ist die Basis für das Aufblühen der Secundärbahnen in Frankreich geworden, so dass ich mir wohl erlauben darf, an der Hand des Gesetzes selbst und auf Grund der persönlichen Informationen, welche mir bei meinem Aufenthalte in Paris im Ministerium der öffentlichen Arbeiten zu Theil wurden, an dieser Stelle auf dasselbe näher einzugehen.

Während in anderen Ländern, wie z. B. in Preussen, Bayern, Sachsen etc. der Staat selbst den Bau von Secundärbahnen in die Hand nimmt, in der Befürchtung, dass die Privatspeculation sich nur besonders rentablen Linien zuwenden werde, sucht die Französische Regierung gerade das Privatcapital hierfür zu gewinnen, indem sie von ihm den raschen Ausbau dieses Bahnnetzes erhofft, dessen einzelne Linien eben auch nur im Interesse einzelner Landestheile liegen. Weil aber der Wohlstand jedes Departements, jeder Commune auch mit dem Wohlstande des Reiches selbst in gewissem Zusammenhange steht, so fühlt sich das letztere verpflichtet, die Anlage von Schienenwegen, welche geeignet erscheinen, den Handel und die Industrie einzelner Bezirke zu heben, in entsprechender Weise zu fördern.

Die Concessionsertheilung für eine Localbahn steht dem Minister zu, wenn letztere mehrere Departements durchzieht; sie wird durch den Generalrath gegeben, wenn nur ein Departement in Frage kommt; geht die Bahn über das Territorium einer Gemeinde nicht hinaus, so ertheilt der Municipalrath dieser selbst die Concession. Eine Strassenbahn, welche ganz oder theilweise eine Reichsstrasse (Nationalstrasse) benutzt, wird durch den Staat concessionirt; dient ein Departementsweg, eine Strasse von allgemeinerem Interesse, von grossem Verkehre als Bahnkörper der Tramway oder läuft diese auf Wegen verschiedener Gemeinden hin, dann ist es der Generalrath, welcher die Concession zu ertheilen hat. Dem Municipalrathe einer Gemeinde steht dieses Recht nur in jenen Fällen zu, wo die Strassenbahn das Territorium derselben nicht verlässt, einen gewöhnlichen Vicinal- oder Feldweg benutzt.

Ob nun aber das Departement oder die Gemeinde eine Local- oder Strassenbahn concessionire, immer hat sich der Staat durch die erforderliche Prüfung jedes Projectes von Seite des „Generalrathes für Brücken und Strassen" und von Seite des „Staatsrathes" einen gewissen Einfluss auf dasselbe gewahrt.

Für den Bau einer Local- oder Strassenbahn leistet die Französische Regierung keine Unterstützung; sie gewährt aber in dem Falle, als die Betriebseinnahmen nicht hinreichen, die Betriebskosten zu decken und das Anlagecapital mit 5 pCt. zu verzinsen, eine Subvention, welche sich aus einem fixen und einem variablen Theile zusammensetzt. Der erstere beträgt für Localbahnen und für Locomotiv-Strassenbahnen 500 Frcs. pro Betriebskilometer; der zweite ist gleich dem vierten Theile jener Summe, welche nothwendig ist, um die jährlichen Bruttoeinnahmen — Steuern abgerechnet — auf 10 000 resp. 8 000 Frcs. für Localbahnen, nämlich je nachdem die Wagen der Hauptbahn auf dieselbe übergehen können oder nicht, und auf 6 000 Frcs. für Locomotiv-Tramways zu erhöhen. Der Subventionsbetrag soll die Summe von 10 500 resp. 8 500 oder 6 500 Frcs. nicht überschreiten.

*) Siehe Jahrg. 1879 No. 29 S. 383 und Jahrg. 1883 No. 24 S. 329 dieser Zeitung.

Dabei wird die Bedingung gestellt, dass die concessionirende Gemeinde oder das concessionirende Departement eine gleich hohe Subventionssumme gewähre; auch darf der Gesammtbetrag, welchen der Staat jährlich in demselben Departement an Localbahn- oder Strassenbahn-Subventionen bezahlt, 400 000 Frcs. nicht übersteigen.

Die Rückerstattung der geleisteten jährlichen Unterstützungen hat zu erfolgen, sobald das Reinerträgniss der subventionirten Bahn eine 6 pCt. Verzinsung der gesammten Baukosten gestattet; der Reinertrag ist in diesem Falle zwischen dem Staate, dem Departement resp. der Gemeinde und allen übrigen Interessenten im Verhältniss ihrer geleisteten Beiträge bis zur vollständigen Deckung der Subventionen — ohne Rücksicht auf Verzinsung — zu theilen.

Die Bahnen localen Interesses fallen an die Ertheiler ihrer Concession zurück; aber es steht zu allen Zeiten dem Staate das Recht zu, jede Localbahn als Staatseigenthum zu erklären, sobald sie allgemeines Interesse gewinnt. Dieser Paragraph des Gesetzes ist von hoher Wichtigkeit, weil er über das von Freycinet fixirte Hauptbahnnetz hinaus zu gehen erlaubt, sobald militärische oder handelspolitische Rücksichten, welche nicht vorausgesehen werden konnten, es erfordern sollten.

Die in einem solchen Falle an den Concessionär zu zahlende Entschädigung wird von einer aus 9 Mitgliedern bestehenden Commission festgesetzt. Drei Mitglieder derselben bestimmt der Minister der öffentlichen Arbeiten, drei Mitglieder der Concessionär, drei werden von den bereits ernannten Mitgliedern gewählt.

Bei Strassenbahnen kann von dem Besitzer der Strasse die vollständige Beseitigung des Schienenweges etc. nach Erlöschen der Concession gefordert werden.

In finanzieller Hinsicht enthält das Gesetz Bestimmungen, welche ein unreelles, die Actionäre schädigendes Gebahren bei Gründung von Local- und Strassenbahn-Gesellschaften in wirksamer Weise verhindern. Die Ausgabe von Obligationen darf nur über specielle Genehmigung des Ministers für öffentliche Arbeiten erfolgen und die Summe derselben darf das Actiencapital nicht überschreiten, welches mit der Hälfte des ganzen für den Ausbau und die Inbetriebsetzung der Bahn nothwendigen Betrages festgesetzt wird. Dieses Actiencapital ist baar einzuzahlen; auf schon liberirte Actien, oder auf solche, welche nicht gegen baares Geld ausgegeben werden, ist nicht Rücksicht zu nehmen. Die Genehmigung zur Ausgabe von Obligationen kann ertheilt werden, sobald 80 pCt. des Actiencapitals eingezahlt, deponirt oder zum Ankaufe von Grund und Boden etc. verwendet sind; oder sobald das gesammte Capital erlegt und die Hälfte desselben im angedeuteten Sinne benutzt wurde. Die aus solchen anticipirten Einzahlungen sich ergebenden Fonds werden in der staatlichen „Casse des dépôts et consignations" deponirt und dürfen nur über ausdrückliche Genehmigung des Ministers für öffentliche Arbeiten behoben werden, so dass eine Verwendung derselben für Zwecke, welche mit ihrer eigentlichen Bestimmung nichts zu thun haben, unmöglich wird. Diese Grundsätze sind in dem Falle nicht anwendbar, in welchem die Concession einer Gesellschaft ertheilt wird, die bereits Eisenbahnlinien betreibt und ein Reinerträgniss erzielt, welches zur Erfüllung aller aus der Actienausgabe sich ergebenden Verpflichtungen genügt.

Ueber die Betriebsresultate in finanzieller Beziehung ist vierteljährlich ein detaillirter Geschäftsbericht an den Präfecten, den Präsidenten der Departementscommission und den Minister für öffentliche Arbeiten zu erstatten.

Derselbe liefert die Daten zu den interessanten und wichtigen statistischen Mittheilungen, welche das Ministerium für öffentliche Arbeiten über den Stand der Local- und Strassenbahnen alle drei Monate publicirt.

In Erwägung und Vollstreckung dieser Gesetze sind am 18. Mai und am 16. August 1881 zwei Decrete erschienen, von denen das erstere die näheren Bestimmungen über jene Enquête enthält, welche jeder Concession für eine Strassenbahn oder für eine theilweise auf öffentlicher Strasse führende Localbahn vorauszugehen hat. Diese Enquête besteht aus 7 bis 9 Mitgliedern, welche aus den hervorragendsten Grund-, Wald-, Bergwerks-, Fabrikbesitzern und Kaufleuten des betreffenden Departements vom Präfecten gewählt werden; sie hat das eingereichte Vorproject zu prüfen, die in ihrem Departement verwendeten Brücken-, Strassen- und Bergbau-Ingenieure zu consultiren und binnen 14 Tagen einen motivirten Bericht an den Präfecten zu erstatten, welcher die Handelskammer, die Kunst- und Manufacturkammern der interessirten Städte, die Generalräthe der Departements und die Municipalräthe der Communen in ausserordentlicher Sitzung zu vernehmen und das gesammte Material im allerkürzesten Zeitraum jener Autorität zu unterbreiten hat, welche die Concession ertheilen soll.

Auf Grund aller dieser gewissenhaft, aber so schnell als möglich durchzuführenden Erhebungen kann nunmehr die öffentliche Nützlichkeit ausgesprochen und der Beginn der Bauausführungen gestattet werden.

Das zweite obgenannte Decret giebt die näheren Bedingungen über den Bau und Betrieb von Strassenbahnen, Bedingungen, welche wir in dem „Bedingnisshefte" noch genauer und ausführlicher wiederfinden. Die Typen für diese „Bedingnisshefte", sowohl für Localbahnen als für Strassenbahnen, wurden mit Decret vom 6. August 1881 ausgegeben.

Als Spurweiten für Bahnen beider Gattungen sind neben der normalen noch solche von 1,00 m und 0,75 m zulässig; die Breite der Locomotiven, der Wagenkasten und ihrer Ladungen darf bezw. 2,80 m, 2,50 m und 1,875 m nicht überschreiten, während für die gesammte Breite des rollenden Materials, d. i. einschliesslich der vorspringenden Theile, je nach der Spurweite 3,10 m, 2,80 m und 2,175 m als Maximum angenommen wurde, nach welchem die Breite der Plattform und aller Kunstobjecte zu bestimmen ist. Die noch zulässige Höhe des rollenden Materials über den Schienen beträgt für die Normalspur 4,3 m; für Schmalspur-Bahnen ist sie von Fall zu Fall festzusetzen. Bei zweigleisigen Bahnen ist die Entfernung der Gleiseaxen derart zu wählen, dass zwischen zwei sich kreuzenden Zügen ein freier Raum von einem halben Meter verbleibt.

Die Minimalradien sind für Localbahnen je nach der Spurweite mit 250 m, 100 m und 50 m normirt, doch kann in besonderen Verhältnissen unter diese Ausmasse hinabgegangen werden, welche jedenfalls ziemlich hoch gewählt sind; die Bayerischen Secundärbahnen dürfen z. B. Radien mit 150 m besitzen, wenn sie normalspurig sind und das rollende Material der Hauptbahnen auf sie übergehen kann, mit 100 m, wenn das letztere nicht der Fall ist, mit 70 m, wenn die Spurweite 1 m, und mit 50 m, wenn sie 0,75 m beträgt. Bekanntlich sind auch auf den Sächsischen Secundär- und Strassenbahnen Curven mit solchen Radien zur Anwendung gekommen. Bei Strassenbahnen hat man die Wahl der Radien nicht so sehr beschränkt und gestattet bei Locomotivbetrieb solche von 40 m, bei Pferdebetrieb solche von 20 m. Das Längengefälle darf bei Localbahnen höchstens das Verhältniss von 30 ‰, bei Tramways höchstens jenes von 40 ‰ erreichen; überdies ist dasselbe in Krümmungen mit kleinem Radius noch entsprechend zu reduciren. Bezüglich der Spurerweiterungen und Schienenüberhöhungen in Curven enthält das Gesetz keine Bestimmungen.

Von den Paragraphen, welche die Normalmasse für Ueberbrückungen, Unterfahrungen und Niveaukreuzungen von Strassen betreffen, will ich nur jenen erwähnen, der bezüglich der letzteren anordnet, dass sie unter einem Winkel von mindestens 45° zu erfolgen haben, dass die freie Passage wenigstens 6 m für Reichsstrassen und 4 m für kleine Wege betragen müsse und der Präfect nur bei wenig frequentirten Strassen von der Anlage von Barrièren, der Aufstellung von Wärterposten etc. befreien kann.

Nicht ohne Interesse sind die Verordnungen bezüglich Ausführung der Strassenbahnen. Als Grundsatz hierfür gilt die vollständige Erhaltung des Strassenplanums, doch kann der Präfect in sehr berücksichtigungswerthen Fällen Aenderungen an demselben gestatten.

Je nach dem Charakter der Strasse ist ein Pflaster oder eine Steinpackung von 20 cm Dicke sowohl innerhalb der Schienenstränge, als ausserhalb derselben auf je 50 cm Breite von dem Concessionär herzustellen. Neben dem vorgeschriebenen, von mir schon erwähnten Normalprofile hat auf der Fahrstrasse ein freier Raum von 2,60 m für die freie Bewegung eines Fuhrwerkes zu verbleiben; auf der andern Seite muss der grösste Wagenvorsprung noch 1,10 m von der Strassenkante abstehen.

Wird die Strassenbahn auf einer eigenen Berme errichtet, welche von den Fussgängern benutzt werden kann, so ist der Schienenweg auf eine Bruchsteinlage zu setzen, die 35 cm dick und um 80 cm breiter als die Spurweite ist; gegen die Strassenseite muss die Berme mit einer Einfassung von mindestens 12 cm Vorsprung abgegrenzt sein; bei einem Gefälle von mehr als 30 ‰ ist eine gepflasterte Rinne herzustellen, deren Kante mindestens 30 cm von dem vorspringendsten Theile des rollenden Materials absteht.

In Städten oder Dörfern können nur in ganz besonderen Fällen Vignolschienen verwendet werden; die Gleise sind derart zu legen, dass zwischen dem 1,10 m breiten Trottoir und dem rollenden Material ein Raum von 2,6 m frei bleibt, wenn die Aufstellung von Strassenwagen dicht am Trottoir möglich sein soll; andernfalls genügt ein freier Raum von 30 cm.

Aus dem Capitel über die Ausführung der Bauarbeiten erwähne ich die gewiss nicht uninteressante Bedingung, dass die Vergebung dieser Arbeiten bei einer Localbahn nach Loosen und gegen Preisserie zu erfolgen hat, sei es nun durch Concurrenz, sei es durch Submission zwischen eingeladenen Unternehmern; die Ausführung im Regiewege oder durch Generalunternehmer ist nur mit Zustimmung der Actionäre gestattet und jede Art von Pauschalaccord ist unbedingt verboten. Der Präfect ist verpflichtet, die Erfüllung dieser Vorschrift mit aller Strenge zu überwachen.

Die auf Localbahnen zur Verwendung kommenden Locomotiven müssen nach den besten Typen construirt und mit Rauch verzehrenden Apparaten ausgerüstet sein. Locomotiven für Tramways sollen keinen Geruch geben, keine Asche, keine Funken, kein heisses Wasser auswerfen; sie müssen mit so kräftig wirkenden Bremsvorrichtungen versehen sein, dass sie auf einem Gefälle von 20 ‰ bei einer Geschwindigkeit von 20 km in der Stunde auf eine Strecke von höchstens 20 m mit denselben allein ohne Hilfe der Wagenbremsen zum Stillstande gebracht werden können. Jede Locomotive mit Feuerheerd wird von einem Führer und einem Heizer bedient; der erstere hat bei Annäherung an Stationen, Wegeübergänge etc. mittelst Trompete, Glocke oder dergl., nie aber durch die Dampfpfeife ein Signal zu geben. Die Personenwagen sind derart einzurichten, dass sie dem Reisenden volle Bequemlichkeit bieten, ein Punkt, der leider auf den Hauptbahnen Frankreichs nur bezüglich der ersten Classe Beachtung findet. Die Länge der Züge auf Strassenbahnen darf 60 m, die Geschwindigkeit darf 20 km pro Stunde nicht überschreiten; die letztere ist übrigens bei der Fahrt durch Ortschaften, an Kreuzungspunkten mit anderen Strassen etc. entsprechend zu mässigen.

Dem Concessionär einer Strassenbahn obliegt die Erhaltung des Pflasters nicht nur zwischen den Schienen, sondern auch auf Streifen von je 50 cm Breite ausserhalb des Gleises; derselbe kann aber für jene Strecken, wo das Bahnplanum auch von gewöhnlichen Strassenfuhrwerken benutzt wird, aus dem Unterhaltungsfonds der Strasse oder des Weges eine entsprechende Subvention beziehen, welche alle fünf Jahre bezüglich ihrer Höhe zu revidiren sein wird. Für die Erhaltung jener Strassentheile, welche bei dem Baue oder der Reparatur einzelner Bahnstrecken demolirt werden, hat der Concessionär ein Jahr Garantie zu leisten.

Bezüglich des Rückkaufes der Concession durch das Departement oder die Commune verordnet das Gesetz Folgendes: Findet derselbe vor Ablauf der ersten 15 Betriebsjahre statt, so erfolgt er in der oben angegebenen Weise bezüglich des Ueberganges einer Localbahn in die Staatsdomäne.

Nach Ablauf dieser Zeit wird die an den Concessionär zu entrichtende Entschädigungssumme, abgesehen von den Beträgen für Locomotiven, rollendes Material, Werkzeug, Kohlenvorrath etc., nach folgendem Modus geregelt:

Von dem, um die Jahressubvention erhöhten Reinerträgnisse der letzten 7 Betriebsjahre wird das Reinerträgniss der zwei schwächsten Jahre dieses Zeitraumes subtrahirt und das Mittel dieser 5 besten Jahre als Entschädigungsbetrag für jedes noch restirende Jahr der Concessionsdauer angenommen; in keinem Falle darf derselbe geringer sein, als das Nettoerträgniss des letzten Betriebsjahres vor Rückkauf der Concession.

Das Bedingnissheft setzt im Weiteren die Bestimmungen über Verfall der Concession, über Unterbrechung des Betriebes etc. fest und ordnet die Taxen für den Transport der Reisenden und der Güter. Ohne auf diese, den Vorschriften für Hauptbahnen nachgebildeten Bedingungen näher einzugehen, hebe ich nur jene Clausel aus denselben als wichtig hervor, durch welche nämlich dem Concessionär einer Local- oder Strassenbahn strenge verboten ist, mit Transportunternehmungen welcher Art immer direct oder indirect irgend welche Verträge einzugehen, deren Begünstigungen nicht allen, die gleichen Verbindungswege bedienenden Verkehrsanstalten zukommen würden.

Für Militärtransporte ist gegebenen Falles das ganze vorhandene Material zur Verfügung zu stellen. Auch für die Beförderung der Post ist in geeigneter Weise zu sorgen. Alle diesbezüglichen Leistungen werden nach den behördlich genehmigten Tarifen entlohnt; nur subventionirte Bahnen haben diese Dienste unentgeltlich zu übernehmen.

Der concessionirenden Behörde ist das Recht gewahrt, Anlagen von Bahnabzweigungen, Verlängerungen, Anschlüsse von Industriebahnen etc. jederzeit zu gestatten.

Das letzte Capitel des Bedingnissheftes bestimmt die Höhe der Caution, welche bei Unterzeichnung des Concessionsactes zu erlegen ist. Vier Fünftel derselben werden in 4 Raten proportional dem Baufortschritte, das letzte Fünftel wird nach Erlöschen der Concession zurückerstattet.

Der Zeitraum, welcher seit dem Erscheinen dieses Gesetzes verflossen, ist noch zu kurz, als dass sich alle Details desselben in der Praxis hätten erproben können. Aber in einem sehr wichtigen Punkte zeigt sich bereits sein wohlthätiger Einfluss, in jenem Punkte, welcher auch zugleich den wesentlichsten Unterschied gegenüber dem Secundärbahn-Gesetze des Jahres 1865 bildet. Dieses letztere Gesetz bot nämlich keine Garantie für die Verzinsung des Capitals, sondern bestimmte eine einmalige definitive Subvention für die Bauausführung. Hierdurch rief es allerdings eine grosse Bauthätigkeit ins Leben.

Bis zum Jahre 1880, also innerhalb 15 Jahren, waren 5 581 km Localbahnen concessionirt worden; kaum die Hälfte dieser Bahnen gelangte wirklich zur Ausführung; und von jenen Linien, welche gebaut wurden, trugen nur sehr wenige den Charakter einer Localbahn. Bis zum Jahre 1878 kostete jeder Kilometer Localbahn durchschnittlich 141 358 Frcs., daher mehr als 70 pCt. jenes Betrages, welchen das Freycinet'sche Eisenbahnprogramm vom Jahre 1880 als Kosten des Kilometers einer Hauptbahn annahm. Die mit grossem Aufwande gebauten Bahnen, deren Anlagecapital meist in nicht entsprechendem Verhältnisse zu der Bedeutung derselben für den Verkehr stand, mussten schliesslich vom Staate angekauft oder von den grossen Eisenbahngesellschaften übernommen und in das Hauptbahnnetz einbezogen werden. Die Unternehmer gewannen durch die Bausubvention einen „Spieleinsatz", welcher sie während der Bauzeit unterstützte und mit Hilfe dessen sie im Publikum weitgehende Illusionen wachrufen konnten. Das Gesetz vom Jahre 1880 entzieht jedem Gebahren solcher Art die Basis. Der Bau wird in keiner Weise unterstützt; die Unternehmer können erst durch die Ausübung des Betriebes eine Verzinsung des Capitals, ein Reinerträgniss, einen Gewinn erreichen. Und hierin liegt die Gewähr des Betriebes überhaupt. Durch eine Zinsengarantie ist aber auch dem Staate das ständige Recht finanzieller Controle gestattet, so dass man sie mit Recht „einen Zügel und eine Stütze" für den Concessionär genannt hat.

Am 31. December 1882 — bis zu welchem Datum ich officielle Mittheilungen im Ministerium für öffentliche Arbeiten erhalten konnte — besass das Französische im Betrieb befindliche Localbahnnetz eine Gesammtlänge von 2 308 km.

Die Länge aller bis zu diesem Zeitpunkte concessionirten Linien localen Interesses betrug nach Abrechnung aller Linien, deren Concession erloschen war, sowie jener, welche in das Hauptbahnnetz einbezogen wurden, 3 622 km; im Bau befanden sich 117 km. Der grösste Theil dieser Localbahnen liegt im Nordosten Frankreichs, in dem Gebiete der Somme und Schelde, der Oise und Eure, wo sie zwei Querverbindungen jener Hauptbahnen bilden, die ihren Zug gegen die Nordküste des Landes nehmen und durch die Radiallinien von Paris an die Belgische Grenze geschnitten werden.

Am 31. December 1882 war der Stand des Localbahnwesens in den erwähnten Departements folgender:

Departement	Flächeninhalt km²	Einwohner	Concess. Länge km	Im Betrieb befindliche Linien km	Hauptbahnen km
Eure	5 958	364 291	313	227	467
Oise	5 855	404 555	332	232	500
Somme	6 161	550 837	226	226	362
Pas de Calais . . .	6 606	819 022	242	229	561
Nord	5 681	1 603 259	195	65	944

Im Innern Frankreichs finden wir in den Departements Orne und Sarthe, im Osten des Landes in den Departements de la Meuse und Vosges einzelne längere Linien localen Interesses. Eine Gruppe solcher Bahnen ergänzt das Hauptbahnnetz, welches sich im Norden und Osten Lyons ausbreitet, während eine zweite das romantische Mündungsgebiet des Rhône erschliesst und eine dritte Gruppe den an Hauptbahnen schon reichen Südtheil von L'Herault durchzieht.

Eine der wichtigsten Anwendungen findet das Localbahnwesen in den Departements „des Landes" und „de la Gironde". Jene Bahnlinie, welche von Bordeaux gegen Bayonne hinabzieht, durchschneidet in fast gerader Linie das armselige dürre Haideland mit seinen vielen kleinen Küstenflüssen und seiner Kette haffartiger Seen. Jene elenden Dörfer und Ortschaften, welche westlich dieser Bahnlinie liegen, sind ausgeschlossen von jeglichem Verkehre; nunmehr hat die „Société générale des chemins de fer économiques" in dem Departement de la Gironde, wo gegenwärtig 46 km Localbahnen bestehen, weitere 267 km projectirt und deren Bau auch in Angriff genommen, während einzelne kleine Gesellschaften von der Hauptlinie La Mothe à Bayonne eine Reihe von kürzeren Localbahnen gegen die grösseren Ortschaften an der Küste des Landes führen und so das civilisatorische Werk zu vollenden gedenken, welches der Finanzminister Necker vor nahezu 100 Jahren durch die Anpflanzung ausgedehnter Fichtenwälder begonnen hat.

Ich habe bereits erwähnt, dass die meisten Localbahnen Frankreichs sich im Bau und Betriebe wenig, oft auch gar nicht von jenen der Hauptbahnen unterscheiden. Dagegen beginnt nunmehr, wo die Baukosten einer Bahn von localem Interesse vollständig von den Unternehmern getragen werden müssen, und Staat oder Departement dasselbe Interesse an einem billigen Betriebe haben, wie die Concessionäre, eine Agitation nach der andern Seite hin, man protegirt die Schmalspurbahnen. Im Jahre 1878 wurden die ersten Localbahnen mit 1 m Spurweite eröffnet, ihnen folgten in den Jahren 1879, 1881 und 1882 noch weitere, so dass das Schmalspurbahn-Netz Frankreichs — abgesehen von den verschiedenen Industrie- und Strassenbahnen —

am 31. December 1882 schon 254 km Länge besass; von den einzelnen Linien sind jene von Beaumont-Persan nach Hermes (31 km lang) und jene von Anvin nach Calais (94 km lang), beide von dem bekannten Ingenieur E. Level erbaut, nach jeder Richtung hin die interessantesten. Die letztgenannte Bahn werde ich erst auf meiner Reise nach England besichtigen; über die erstere aber, welche von Paris aus leicht erreicht werden kann, will ich der Vollständigkeit halber folgende, vielleicht nicht allgemein bekannte Daten geben.

Diese Bahn verbindet die zwei Cantone Noailles und Neuilly-en-Thelle der Departements Oise und Seine-et-Oise und bedient eine Bevölkerung von 12 000 Einwohnern durch 9 Stationen. Die Gegend, welche die Bahn durchzieht, ist sehr uneben, so dass im Bedingnisshefte Curven von 100 m Radius und Steigungen von 25 ‰ als zulässig erklärt wurden; man hat aber in currenter Strecke nur Radien von 300 m und Steigungen von 20 ‰ angewendet. Die Bahn besitzt viele Kunstbauten, welche bis auf zwei Eisenconstructionen in Ziegel-Gewölbmauerwerk ausgeführt wurden. Die Schienen sind nach dem Systeme Vignole aus Eisen und wiegen 20 kg pro laufenden Meter, sie ruhen auf Fichten- und Eichenschwellen. Der Betrieb erfolgt durch Tenderlocomotiven mit 6 gekuppelten Rädern und mit beweglicher Achse nach System Bissel; dieselben wiegen leer 18 t und im Dienste 23,670 t. Die Züge, aus gemischten Wagen I., II. und III. Classe bestehend, sind mit der continuirlichen Hardy-Bremse ausgestattet. Die Bahn liegt im Gebiete der Nordbahn, an welche sie sowohl in Hermes als in Beaumont anschliesst. Die Nordbahn hat der Gesellschaft dieser Schmalspurbahn weitgehende Unterstützung angedeihen lassen; sie hat 400 Actien zu je 500 Frcs. gezeichnet und eine Subvention von 0,10 Frcs. für jeden Reisenden zugestanden, welcher von der Localbahn Beaumont-Hermes auf die Nordbahn oder von dieser auf jene übergeht. Nach den mir vorliegenden offiziellen Mittheilungen betrugen in den ersten Quartalen des vergangenen Jahres die Einnahmen pro Kilometer 1 110 Frcs., die Ausgaben 916 Frcs., der Reingewinn also 194 Frcs. Die Kosten für Anlage, Betriebsmaterial etc. erreichten pro Kilometer 77 900 Frcs.

Mit Beginn 1883 waren mehr als 200 km Schmalspurbahnen theils im Baue, theils concessionirt; zu den letzteren zählt die 103 km lange Linie Port-Boulet à Châteaurenault, welche die „Cie. des chemins de fer départementaux" gegenwärtig in dem Departement d'Indre-et-Loire erbaut. Diese Gesellschaft, welche im August 1881 sich bildete, über ein Capital von 30 Millionen Francs verfügt und sich den Bau und Betrieb von Local- und Strassenbahnen als Zweck gestellt hat, begünstigt in ganz besonderer Weise das Schmalspurbahn-System. Die Terrainverhältnisse in Frankreich sind mit sehr wenigen Ausnahmen keineswegs solche, um von diesem Standpunkte aus das genannte System als eine Nothwendigkeit erscheinen zu lassen. Was in Frankreich die Unternehmer und auch die obgenannte Gesellschaft gegenwärtig zu demselben drängt, ist vielmehr das Bestreben, die Bahn so billig als möglich zu bauen und auszurüsten, ein Bestreben, das — wie ich später noch zeigen werde — auch in anderer Hinsicht zur Geltung kommt. Bei Anwendung der Spurweite von 1 m anstatt jener von 1,435 m werden an Terrain etwa 45 pCt. erspart. Die Erdbewegung wird eine geringere, die Kunstbauten werden weniger kostspielig. Die Anwendung kleinerer Halbmesser und stärkerer Steigungen gestattet die leichte Umgehung von Objecten, deren Einlösung kostspielig würde; Locomotiven und Wagen können leichter gebaut werden, stellen sich mithin auch weit billiger. Die obgenannte Gesellschaft berechnet die Gesammt-Herstellungskosten eines Kilometers schmalspuriger Bahn (1 m) mit durchschnittlich 70 000 Frcs., während die Ausgaben für den Kilometer einer „Linie von allgemeinem Interesse" derzeit mit 275 000 Frcs. geschätzt werden. In dieser Reducirung des Capitals der ersten Etablirung liegt allerdings ein grosser Vortheil für den Staat und die concessionirende Behörde, welche beide die Zinsengarantie laut Gesetz vom Jahre 1880 übernehmen.

Diese Zinsen betragen also pro Kilometer 70000 . 0,05 = 3 500 Frcs., hierzu kommen die Betriebskosten, welche die Gesellschaft mit 2 000 Frcs. mehr in Drittel der Brutto-Einnahme (B) berechnet, also . . . . $2000 + \frac{B}{3}$

Von diesem Gesammtbetrage . . . . $5500 + \frac{B}{3}$

kommt selbstverständlich die Brutto-Einnahme B in Abzug, so dass der Gesellschaft jährlich $5\,500 + \frac{B}{3} - B$, das ist $(5\,500 - \frac{2}{3}B)$ Francs pro Kilometer zu zahlen sind.

(Schluss folgt.)

Zur Frachtberechnung ohne Tarifapparat.

(Siehe No. 7 laufenden Jahres der Vereinszeitung.)

V.

Die Beantwortung der an mich gerichteten nachstehenden Anfrage dürfte allgemeineres Interesse haben. Diese Anfrage lautet:

Ist es möglich und wie, in einer Reihe den ganzen Apparat des heutigen Reformtarifes mit seinen heute bestehenden Einheitssätzen von 11 bez. 3,5 für Stückgut und Specialtarif II darzustellen?

Die Antwort ist: Gewiss ist dies darstellbar, allerdings unter Anwendung einer andern Steigerungsform, welche von mir nicht besprochen wurde, weil ich angenommen, dass bei etwaiger Anwendung des Systemes gleichzeitig die Forderung der Ermässigung der Stückgutclasse mit berücksichtigt werden, somit der Einheitssatz derselben ein niedriger sein und die Lösung in die von mir in dem Abschnitt III des Artikels bestimmten Grenzen fallen würde.

Die Lösung der gestellten Aufgabe ist indess nach gleicher Methode und ebenso leicht möglich, und hat mich, wie unten gezeigt werden wird, auf eine weiter vereinfachte Form geführt, die für den praktischen Gebrauch sich vielleicht besonders empfehlen möchte.

Die Feststellung der Elemente, ich bitte wiederholt dies zu beachten, geschieht Seitens der obersten Verkehrsleitung, so dass von dem Publikum nichts anderes gefordert wird, als aus der Veröffentlichung der Elemente sich das Tarifbild sonder Mühe und Nachdenken anfertigen und nach diesem rechnen zu können, aber das Tarifbild selbst wird immer einfacher, schrumpft immer mehr zusammen, so dass die Publikation desselben kaum mehr Raum beansprucht, als die Angabe der Elemente.

In der zu bildenden Reihe entsprechen den officiellen Einheitssätzen 11 und 3,5 die Zahlen 10 bez. 3,52 bis 3,55 für die erste bez. die zehnte Tonne und wird, da 10 grösser ist als 2 × 3,55, eine andere Steigerung von Tonne zu Tonne eintreten müssen, als x, 2x, 3x u. s. w.

z. B.	
x	$4x + 6y$
$2x + y$	$5x + 10y$
$3x + 3y$	u. s. w.

Da bestimmte Zahlen als Grundtaxen gegeben sind, werde ich den Fall ebenso mit bestimmten Zahlen erledigen, $x = 32$, $y = 10$ annehmen.

Die Steigerungsziffern seien von der zehnten zur ersten Tonne fortschreitend 32, 42, 52, 62, 72, 82, 92, 102, 112, die kilometrischen Einheitssätze werden durch Addition zur Grundtaxe (a) = 3,52 und sofort zu der entstandenen Summe gebildet.

Die kilometrischen Einheitssätze sind somit bei Aufgabe von:

10 Tonnen = 3,52	5 Tonnen = 6,12
9 „ = 3,84	4 „ = 6,94
8 „ = 4,26	3 „ = 7,86
7 „ = 4,78	2 „ = 8,88
6 „ = 5,40	1 „ = 10

Die Verkehrsleitung würde mithin, um dem bisher Gesagten entsprechend zu verfahren, etwa Folgendes veröffentlichen:

Die Wagenladung wird auf 8 t festgestellt; die Grundtaxe bei Aufgabe von 8 t ist 4,26 ₰, die Steigerungszahlen sind bis zur ersten Tonne abwärts 0,52, 0,62, 0,72, 0,82, 0,92, 1,02, 1,12 ₰; von der achten Tonne aufwärts je 0,62 ₰.

Hieraus wird in bekannter Weise das Schema gebildet:

Bei Aufgabe von	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	etc. Tonnen
sind die Steigerungsziffern	1,12	1,02	0,92	0,82	0,72	0,62	0,52	—	—	—	Pfennig
mithin die kilometrischen Einheitssätze	10	8,88	7,86	6,94	6,12	5,40	4,78	4,26	—	—	Pfennig
daher die kilometrischen Vollsätze für volle Tonnen	10	17,76	23,58	27,76	30,60	32,40	33,46	34,08	34,70	35,32	etc. Pfennig
und die kilometrischen Theilsätze.	10	7,76	5,82	4,18	2,84	1,80	1,06	0,62	0,62	0,62	etc. Pfennig.

Da für die praktische Anwendung dem Publikum lediglich die Kenntniss der kilometrischen Voll- und Theilsätze zum Rechnen nothwendig ist, kann eine weitere Vereinfachung dadurch eintreten, dass die Verkehrsleitung ausschliesslich die Elemente für die Darstellung derselben veröffentlicht, und da endlich für den beabsichtigten Zweck es nicht nothwendig erscheint, mit zwei Decimalstellen zu rechnen, vielmehr innerhalb der zulässigen Grenzen Auf- und Abrundungen eintreten können, ergiebt sich folgende einfachste Form:

Die obige Reihe der Theilsätze lässt sich annähernd wiedergeben

nämlich 10—7,76—5,82—4,18—2,84—1,80—1,06—0,62—0,62 etc.
in 10—7,8 —5,9 —4,2 —2,8 —1,8 —1,1 —0,6 —0,6 „
oder in 10—8 — 6 — 4 — 3 — 2 — 1 —0,50—0,50 „

Die Publication zur Darstellung dieses Tarifbildes würde etwa lauten:

Die Wagenladung wird auf 8 Tonnen festgesetzt; die Theilsätze für je 1 000 kg sind mit der ersten Tonne anfangend 10., 8., 6., 4., 3., 2., 1. und für jede weitere Tonne bis zur Tragkraftziffer des Wagens 0,50.

Das Publikum notirt seinen Tarif:

für die	ist der kilom. Theilsatz	daher die kilom. Vollsätze	für voll aufgelieferte	für die	ist der kilom. Theilsatz	daher die kilom. Vollsätze	für voll aufgelieferte
1.	10	10	1	7.	1	34	7
2.	8	18	2	8.	0,50	34,5	8
3.	6	24	3	9.	0,50	35	9
4.	4	28	4	10.	0,50	35,5	10
5.	3	31	5	11.	0,50	36	11
6.	2	33	6	etc.	etc.	etc.	etc.
Tonne	Pfg.	Pfg.	Tonnen	Tonne	Pfg.	Pfg.	Tonnen

Eine Reihe, welche den Schwerpunkt der Verbilligung der Frachten mehr auf die Transporte geringerer Gewichte verlegte, wäre folgende:

für die	ist der kilom. Theilsatz	daher die kilom. Vollsätze	für voll aufgelieferte	für die	ist der kilom. Theilsatz	daher die kilom. Vollsätze	für voll aufgelieferte
1.	10	10	1	7.	2	32	7
2.	7	17	2	8.	1,5	33,5	8
3.	4	21	3	9.	1	34,5	9
4.	3,5	24,5	4	10.	1	35,5	10
5.	3	27,5	5	11.	1	36,5	11
6.	2,5	30	6	etc.	etc.	etc.	etc.
Tonne	Pfg.	Pfg.	Tonnen	Tonne	Pfg.	Pfg.	Pfg.

Ich glaube, dass es mir gelungen ist zu zeigen, wie leicht es unter Anwendung dieser Hilfsmittel ist, jede wünschbare Verschiebung zu Gunsten des Klein-, Mittel-, Gross- oder Wagenladungs-Verkehrs innerhalb der beliebig festzustellenden Grenze zu erreichen und damit wäre die scheinbar so schwierige Aufgabe, denke ich, zur Zufriedenheit Aller gelöst. Die Vereinfachung durch Auf- und Abrundungen in zulässigen Grenzen ist auch auf die früher gegebenen Reihen je nach Umständen für den practischen Gebrauch anwendbar, da Annäherungswerthe genügen, während man für die theoretische Darstellung sich so vieler Decimalstellen bedienen mag, als erwünscht erscheint, um eine sichere Grundlage möglichst genauer Annäherungswerthe zu bekommen.

Ferner möchte bewiesen sein, dass die wissenschaftliche Methode auch in Tarifsachen die allein berechtigte ist, da sie auf so einfache Formen führt, dass auf Grund derselben jedem Durchschnittsmenschen das absolut anzustrebende Verständniss für die unmittelbaren Beziehungen zur Eisenbahn und der Verwaltung die Ersparung eines sehr kostspieligen Apparates ermöglicht wird.

Trommer.

Allgemeine Grundsätze für die Construction der Preussischen Staatseisenbahn-Tarife.*)

Die Construction der Tarife für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren sowie von Gütern basirt auf bestimmten Einheitssätzen pro Kilometer, welche, vervielfältigt mit der im einzelnen Falle in Betracht kommenden Zahl von Kilometern und nach bestimmten Regeln abgerundet, den zur Erhebung zu bringenden Frachtsatz ergeben. Im Güterverkehr setzen sich dieselben zusammen aus Streckensätzen, d. i. der Entschädigung für den eigentlichen Transport, und aus Expeditionsgebühren, d. i. der Entschädigung für die mit der Vorbereitung und der Expedition auf der Abgangs- und Bestimmungsstation verbundenen eisenbahnseitigen Leistungen.

Für den Bereich der Preussischen Staatsbahnen sind — abgesehen von einigen, in früheren Verhältnissen begründeten Abweichungen — einheitliche Normal-Transportgebühren festgesetzt, welche sämmtlichen Tarifen der Preussischen Staatsbahnen, soweit es sich nicht um Ausnahmetarife handelt, zu Grunde gelegt sind.

In die directen Tarife mit anderen Eisenbahnen werden bei Ermittelung der Gesammtentfernungen, welche über die effectiv kürzeste Route erfolgt, soweit nicht besondere Verhältnisse (Betriebsrücksichten, Leistungsfähigkeiten etc.) eine Abweichung bedingen, die Entfernungen der einzelnen Bahnstrecken unabgerundet eingestellt, und wird sodann die Gesammtentfernung einmal und zwar aufwärts abgerundet. — Bei Ermittelung von Gesammtfrachtsätzen werden die genau berechneten Antheile der einzelnen Bahnverwaltungen zusammengestossen und die dann gefundenen Frachtsätze nur einmal abgerundet, wobei Beträge unter 0,005 ℳ ausser Ansatz gelassen, Beträge von 0,005 ℳ und darüber dagegen für 0,01 ℳ gerechnet werden.

Soweit in den auf die Abfertigung von Gütern Bezug habenden Tarifen nicht ausgerechnete Gesammtfrachtsätze (Stations-Tariftabellen) vorgesehen sind, enthält die allgemeine Kilometer-Tariftabelle die nach Massgabe der Entfernungen der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden Frachtsätze. Die Durchrechnung der Streckeneinheitssätze und Einrechnung der Expeditionsgebühren erfolgt auch im Verkehr zwischen Preussischen Staatsbahnstationen einerseits und Stationen von Privatbezw. nichtpreussischen Staatseisenbahnen andererseits dann, wenn diese Verwaltungen sich zur Einrechnung der gleichen Gebühren auch für die Strecken ihres Gebietes bereit finden lassen. Anderenfalls findet für die in Betracht kommenden diesseitigen Strecken eine Abstufung der Expeditionsgebühren nach Entfernungen nicht statt, es kommen vielmehr die für Entfernungen über 100 km vorgesehenen Expeditionsgebühren je zur Hälfte für die Versand- und Empfangsbahn zur Einstellung, ebenso werden für den Specialtarif III 0,26 ₰ pro 100 kg und 1 km für alle Entfernungen eingerechnet, während für die Strecken der übrigen Verwaltungen (Privat- bezw. nichtpreussische Staatsbahnen) die für deren Bezirke gültigen Einheitstaxen zur Einrechnung gelangen.

Indem in Nachstehendem die für den Directionsbezirk Berlin gegebenen Normaltransportgebühren aufgeführt werden, wird gleichzeitig darauf aufmerksam gemacht, dass die Bekanntgabe derselben lediglich einen informatorischen Charakter tragen, keineswegs aber dazu dienen soll, für das Publikum Tarifsätze zu construiren, deren Richtigkeit mit Rücksicht auf die vorkommenden Abweichungen nicht verbürgt werden könnte.

I. Personengeld-Tarif.

	pro Kilom. in Pfennig I.	II.	III.	IV.
1. Einzelpreise.*)				
Personenzug	8,0	6,0	4,0	2,0
Courier- und Expresszug	9,0	6,67	4,67	—

2. Doppelpreise. Das Anderthalbfache der Personenzug-Preise.*)

3. Gepäckfracht. Pro 10 kg und 1 km ½ ₰.

II. Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren.

1. Leichen.

Eine Leiche in einem gewöhnlichen Personenzuge 0,40 ℳ, in einem Eilpersonen- (Courier-, Schnell-, Express-) Zuge 0,60 ℳ pro 1 km und 6 ℳ Expeditionsgebühr.

2. Fahrzeuge.

A. Eisenbahnfahrzeuge.

a) Locomotiven und Tender, auch Dampfwagen auf eigenen Rädern laufend oder auf Trucs 0,03 ℳ pro Tonne und 1 km mit einer Expeditionsgebühr von 1 ℳ pro Tonne.

b) Andere auf eigenen Rädern laufende Eisenbahnfahrzeuge, als leere Personen-, Güterwagen, Wagenkrähne etc. 0,07 ℳ pro Achse und 1 km mit einer Expeditionsgebühr von 2 ℳ pro Achse.

B. Nicht auf eigenen Rädern laufende Fahrzeuge.

Hier ist zu unterscheiden, ob dieselben bei den Gepäckexpeditionen oder bei den Güterexpeditionen aufgeliefert werden.

a) Für Fahrzeuge, welche bei den Gepäckexpeditionen aufgeliefert werden, gelten folgende Vorschriften:

*) Wir entnehmen den nachstehenden Aufsatz dem „Amtsblatt des Eisenbahndirections-Bezirks Berlin“ No. 26 vom 26. April 1884.

*) Die für einzelne Strecken früherer Privatbahnen bestehenden Abweichungen lassen wir fort.

aa) Für unbeladene Fahrzeuge aller Art, sowie für Wagen mit Panoramen, Karussels und dergl., welche in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können, werden bei der Beförderung in gewöhnlichen Personenzügen 0,40 *M.*, in Eilpersonenzügen 0,60 *M.* pro Kilometer und verwendeten Eisenbahnwagen erhoben, in beiden Fällen unter Zuschlag einer Expeditionsgebühr von 6 *M.* pro Eisenbahnwagen.

bb) Fahrzeuge aller Art, welche in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren verladen werden können, werden zur Gepäcktaxe abgefertigt.

b) Fahrzeuge aller Art, welche bei den Güterexpeditionen aufgeliefert werden, auch Wagen mit Panoramen, Karussels und dergl., sowie Schlitten und Feuerspritzen, ferner Locomobilen, Dresch- und Sämaschinen (auch Drillmaschinen), welche auf Landwegen auf eigenen Rädern laufen, unterliegen der Frachtberechnung nach folgenden Vorschriften:

aa) Fahrzeuge aller Art, welche in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können, werden unbeladen nach den Sätzen des Specialtarifs III bezw. der Classe A2, beladen nach den Sätzen der für das aufgeladene Gut treffenden Wagenladungsclasse befördert, sofern sich nicht für unbeladene Fahrzeuge die Fracht nach der Bestimmung für Gegenstände von aussergewöhnlichem Umfang, und zwar unter Berechnung der Fracht in minimo für 1 000 kg für jeden verwendeten Wagen und für jede Frachtbriefsendung bei Frachtgütern nach der Stückgutclasse, bei Eilgütern nach den Frachtsätzen für Eilstückgut billiger stellt. Ergiebt sich jedoch nach der gewöhnlichen Frachtberechnung für Wagenladungen eine niedrigere Fracht, so kommt Letztere zur Berechnung.

bb) Fahrzeuge aller Art, welche in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren verladen werden können, werden unbeladen als sperriges Gut in der Weise berechnet, dass bei Stückgut dem wirklichen Gewicht 50 pCt. zugeschlagen und von diesem 1½fachen Gewichte nach erfolgter Aufrundung die Eilfracht bezw. die Fracht der Stückgutclasse erhoben wird, bei Aufgabe in Wagenladungen dagegen die billigeren Sätze des Specialtarifs III bezw. der Wagenladungsclasse A2 Anwendung finden.

cc) Transport- und Förderwagen und Kippkarren für Locomotiv-, Pferde- und Handbetrieb sowie Handkarren werden, wenn sie auf Eisenbahnwagen verladen zur Beförderung gelangen, nach den Bestimmungen ad aa und bb, wenn sie auf ihren eigenen Rädern befördert werden, wie Eisenbahnfahrzeuge behandelt.

dd) Wagen mit Panoramen, Karussels und dergl., sowie Schlitten und Feuerspritzen, ferner Locomobilen, Dresch- und Sä- (auch Drill-) Maschinen, sofern solche auf Landwegen auf eigenen Rädern laufen, werden wie unbeladene Fahrzeuge behandelt. Einzelne lebende Thiere, welche in Wagen mit Panoramen, Karussels und dergl. mit verladen sind, werden eben so wie der übrige Inhalt der Wagen nicht besonders zur Frachtberechnung gezogen.

ee) Fahrzeuge, sowie die unter dd genannten Wagen und Maschinen unterliegen den Tarifbestimmungen unter aa und bb auch dann, wenn Räder und Deichsel abgenommen sind.

3. Lebende Thiere.

A. Hunde, einzeln von Passagieren mitgeführt, 1½ *₰* pro 1 Stück und 1 km.

B. Thiere in Stallungswagen. 1 Stück 0,30 *M.* und für jedes in demselben Wagen verladene weitere Stück 0,10 *M.* pro 1 km nebst einer Expeditionsgebühr von 1 *M.* pro Stück.

C. Thiere in Wagenladungen.

a) Pferde (excl. Fohlen) 0,025 *M.* pro Quadratmeter Ladefläche und 1 km nebst einer Expeditionsgebühr von 0,40 *M.* pro Quadratmeter Ladefläche;

b) für sonstiges Vieh (incl. Fohlen) pro Quadratmeter Ladefläche auf der Berlin-Dresdener Bahn für 1 km 0,02 *M.*, für den übrigen Directionsbezirk bis zu 100 km 0,02 *M.*, von 101 bis 200 km 0,0175 *M.*, von 201—300 km 0,015 *M.* und für jeden weiteren Kilometer 0,01 *M.* mit einer Expeditionsgebühr von 0,40 *M.* pro Quadratmeter Ladefläche. Für Kleinvieh in Etagewagen erhöhen sich die vorstehend für sonstiges Vieh angegebenen Frachtsätze (excl. der Expeditionsgebühr) um 33⅓ pCt.

D. Einzelvieh in gewöhnlichen Wagen.

a) Pferde 1 Stück 0,20 *M.*, 2 Stück 0,30 *M.*, 3 Stück 0,40 *M.* pro 1 km mit einer Expeditionsgebühr von 1 *M.* pro Stück.

b) Ochsen, Kühe, Rinder, Fersen, Füllen, Esel, Ponnys 0,10 *M.*, Kälber, Schafe, Schweine, Ziegen 0,03 *M.*, Ferkel und Lämmer 0,02 *M.* pro 1 Stück und 1 km.

E. Thiere in Käfigen.

Die Frachtberechnung für Thiere in Käfigen erfolgt, wenn bei den Güterexpeditionen aufgegeben, nach den Sätzen des Gütertarifes, wenn bei den Gepäckexpeditionen aufgegeben, nach den Sätzen des Gepäcktarifes.

Viehbegleiter werden zum Preise von 0,02 *M.* pro Person und 1 km befördert.

III. Güter-Tarif.

1. Streckensätze pro 100 kg und 1 km:
Eilstückgut das Doppelte von Stückgut, Eilgut in Wagenladungen das Doppelte von Wagenladungsclasse A1 bezw. B; Stückgut 1,1 *₰*, Classe A1 0,67 *₰*, Classe B 0,60 *₰*, Classe A2 0,50 *₰*, Specialtarif I 0,45 *₰*, Specialtarif II 0,35 *₰*, Specialtarif III 0,26 *₰* bis 100 km, 0,22 *₰* über 100 km, Ausnahmetarif für Holz des Specialtarifs II 0,30 *₰*.

2. Expeditionsgebühren pro 100 kg:
Eilstückgut das Doppelte von Stückgut, Eilgut in Wagenladungen das Doppelte von Wagenladungsclasse A1 bezw. B; Stückgut und Classe A1 für 1 bis 10 km 10 *₰*, für je weitere 10 km 1 *₰* mehr bis zu 20 *₰* (bei 101 km), Classe B für 1 bis 10 km 8 *₰*, für je weitere 10 km 1 *₰* mehr bis zu 12 *₰* (bei 41 km), Classe A2 und Specialtarife I, II und III sowie Ausnahmetarif für Holz des Specialtarifs II für je 1 bis 50 km 6 *₰*, 51 bis 100 km 9 *₰*, über 100 km 12 *₰*.

Ausser den auf vorstehender Grundlage normal gebildeten Frachtsätzen bestehen sowohl im Localverkehr als in den directen Verkehren für gewisse Relationen und Artikel ausser dem Ausnahmetarif für Holz des Specialtarifs II auch noch weitere Ausnahmefrachtsätze. Unter diesen sind Tarifsätze zu verstehen, welche für einzelne Artikel in Abweichung von der für die betreffende reguläre Tarifclasse festgesetzten normalen Transportgebühr gebildet worden sind.

Ausnahmefrachtsätze unterliegen — mit einigen Ausnahmen — sowohl hinsichtlich der Transportgegenstände als auch der Verkehrsrelationen und der Beförderungsbedingungen stets der höheren Genehmigung, welche Letztere von dem Nachweise eines öffentlichen Verkehrsbedürfnisses abhängig ist.

Aus dem Deutschen Reich.

Berathung und Beschlussfassung des Abgeordnetenhauses über den Erwerb der Berlin-Hamburger, Oels-Gnesener etc. Eisenbahn.

Das Abgeordnetenhaus berieth am 5. Mai den Gesetzentwurf, betreffend den Erwerb der Hamburger, Oels-Gnesener, Hamburg-Bergedorfer, Tilsit-Insterburger, Uelzen-Langwedeler, Wunstorf-Bremer und Bremen-Geeste-Bahn in zweiter Lesung. (S. den Wortlaut des Gesetzentwurfs in No. 28 S. 369 d. Ztg.) Abg. Büchtemann erklärte Namens seiner Parteifreunde, dass sie aus den von ihnen mehrfach erörterten Gründen gegen den vorliegenden Entwurf stimmen würden, theils um nicht die Privatthätigkeit auf dem Eisenbahngebiete noch mehr lahm zu legen, als es durch die bisherigen Erwerbungen bereits der Fall gewesen ist, theils weil die im vorliegenden Entwurf geforderte Verstaatlichung keine besseren, sondern eher schlechtere Resultate des Betriebes der betreffenden Bahnen erwarten lasse. Wenn man auch die Verstaatlichung der Berlin-Hamburger Bahn als eine Consequenz des Verstaatlichungssystems bezeichnen könne, dies doch bezüglich der Tilsit-Insterburger und der Oels-Gnesener Bahn nicht angängig sei. Im Einzelnen bemängelte Redner weiter den Bau der Bahn Oldesloe-Lauenburg, welche doch lediglich, um einen Druck auf die Actionäre auszuüben, als Vollbahn gebaut werden sollte. Sowohl der Erwerb der Hamburger Bahn, als der Bau der Bahn Oldesloe-Hagenow mache die Bahn Oldesloe-Lauenburg überflüssig. Einen besonderen Antrag behalte er sich vor, bis er vom Regierungstische eine Antwort auf die oben angeregten Punkte erhalten haben würde. Abg. Dr. Hammacher trat diesen Bedenken entgegen und befürwortete im weiteren Verlauf seiner Ausführungen die Verlegung des Sitzes der Gesammtverwaltung der Hamburger Bahn nach Hamburg oder Altona, sowie die Ausserbetriebsetzung des hiesigen Hamburger Bahnhofes, an dessen Stelle der Lehrter Bahnhof treten könnte.

Staatsminister Maybach wendete sich gegen die vom Abg. Büchtemann erhobenen Bedenken. Die Tilsit-Insterburger Bahn sei ein Mittelglied zwischen der Tilsit-Memeler Bahn und der Ostbahn, und die Bahn von Oels nach Gnesen liege in Mitten eines bereits verstaatlichten Complexes von Eisenbahnen. Die Bahn von Lauenburg nach Oldesloe sei nicht lediglich für secundäre Zwecke bestimmt. Dieselbe habe die Aufgabe, einen wichtigen Landestheil zu erschliessen, eine bessere Verbindung nach Kiel herzustellen. Aber dieselbe sei auch von militärischer Bedeutung. Die Frage, ob die Gesammtverwaltung dieser Bahnen nach Hamburg oder nach Altona verlegt werden solle, sei noch nicht entschieden. Sein Preussisches Herz könnte ihn veranlassen, sich einfach für Altona zu entscheiden. Indessen sei auch Rücksicht auf die Interessen Hamburgs zu nehmen. Ueber die Verwendung des Hamburger Bahnhofes in Berlin könne er noch keine bestimmte Auskunft ertheilen. Es sei möglich, dass der Betrieb der Lehrter Bahn in denselben übergeleitet würde, wenn der Lehrter Bahnhof in Berlin zu einem Ausstellungsgebäude umgewandelt werden könne, was sich im nächsten Jahre werde übersehen lassen, wo die Regierung hoffentlich dem Plan der

definitiven Organisation und definitiven Betriebseinrichtung dem Hause werde vorlegen können. Der Minister schloss mit den Worten: Ich hoffe, m. H., die Annahme der heutigen Vorlage wird dazu beitragen, das Staatseisenbahnsystem noch fruchtbarer zu machen, als es bisher gewesen ist, und Sie zu überzeugen, dass Sie diesen Schritt nicht zu bereuen haben werden.

Der Abg. Büchtemann wünschte, dass auch der Betrieb der Stettiner Bahn in den Hamburger Bahnhof übergeführt würde, und fragte zugleich über die Festsetzung der Anciennetät der Bureaudiätarien sowie darüber an, ob von diesen Beamten die Ablegung des Examens gefordert werde, um in die etatsmässige Stelle als Betriebssecretär bezw. Stationsassistent einzurücken.

Der Regierungscommissar Ministerialdirector Brefeldt erklärte, dass Seitens der Regierung bezüglich der ersten Frage Erhebungen angestellt seien. Die Berichte der Directionen seien auch eingegangen, hätten indessen weitere Recherchen erforderlich gemacht, so dass die in Aussicht genommenen Prüfungen noch nicht zum Abschluss hätten gelangen können. Bezüglich der zweiten Frage bemerkte er, dass die Beamten, die bereits 2 Jahre in einer Stelle beschäftigt gewesen, die als Vorstufe der Stellung anzusehen sei, für welche die Prüfung abgelegt werden müsste, in die höhere Stellung, die Qualification für die höhere Stellung vorausgesetzt, auch ohne Prüfung aufrücken sollten.

Der Abg. Warburg bat, die höhere Verwaltungsstelle der Hamburger Bahn nach Altona zu verlegen.

Der Abg. Francke wünschte, dass die Bahnstrecke Lauenburg-Oldesloe nicht für einen Secundärbetrieb, sondern als Vollbahn eingerichtet werde.

§ 1 wurde hierauf genehmigt, ebenso die §§ 2—4.

§ 5 lautet:

Der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzminister werden ermächtigt, demnächst die Auflösung
der Berlin-Hamburger und
der Oels-Gnesener Eisenbahngesellschaft
nach Massgabe der im § 1 ad 1 a und 4 bezeichneten Verträge herbeizuführen und bei der Auflösung der im § 1 ad 1 a, 3 und 4 bezeichneten Gesellschaften unter Verwendung der im § 2 sub a bis e bewilligten Mittel den Kaufpreis für den Erwerb der Bahnen zu zahlen.

Der Finanzminister wird ferner ermächtigt, die bisher begebenen und die etwa noch zu begebenden Anleihen der in diesem Gesetze bezeichneten Eisenbahnunternehmungen, soweit dieselben nicht inzwischen getilgt sind, zur Rückzahlung zu kündigen, sowie auch den Inhabern der Schuldverschreibungen dieser Anleihen die Rückzahlung der Schuldbeträge oder den Umtausch gegen Staatsschuldverschreibungen anzubieten und die Bedingungen des Angebots festzusetzen. Die hierzu erforderlichen Mittel sind durch Verausgabung eines entsprechenden Betrages von Staatsschuldverschreibungen aufzubringen.

In gleicher Weise wird der Finanzminister zur Rückzahlung sowie zum Umtausche der bisher begebenen und der etwa noch zu begebenden Prioritätsobligationen derjenigen Eisenbahngesellschaften ermächtigt, deren Unternehmungen auf Grund der Gesetze vom 20. December 1879 („Gesetz-S." S. 635), vom 14. Februar 1880 („Gesetz-S." S. 20), vom 25. Februar 1880 („Gesetz-S." S. 55), vom 28. März 1882 („Gesetz-S." S. 21), vom 13. Mai 1882 („Gesetz-S." S. 269) und 24. Januar 1884 („Gesetz-S." S. 11) auf den Staat übergegangen sind, soweit die vorbezeichneten Gesetze eine Ermächtigung dazu nicht bereits enthalten.

Zu diesem Paragraphen lag folgender Antrag des Abg. von Strombeck vor:

Das Haus der Abgeordneten wolle beschliessen:

1. Im § 5 den zweiten und dritten Absatz zu streichen.
2. Folgenden neuen Paragraphen hinter § 5 einzuschalten:
„Die Kündigung der bisher begebenen und etwa noch zu begebenden Prioritätsanleihen der in diesem Gesetze bezeichneten Eisenbahnunternehmungen zur Rückzahlung bezw. zum Zweck des Umtausches gegen Staatsschuldverschreibungen erfolgt, soweit diese Prioritätsanleihen nicht im Wege der in den Emissionsprivilegien vorgeschriebenen allmäligen Amortisation zur Tilgung gelangen, durch Gesetz".

Der Abg. von Strombeck vertheidigte diesen Antrag. Derselbe wurde jedoch abgelehnt und § 5 wie die folgenden Paragraphen des Gesetzes genehmigt.

Am 6. d. M. wurde auch in 3. Lesung der Gesetzentwurf unverändert angenommen.

Ueber die Berathung des Gesetzentwurfs, betreffend Ergänzung und Abänderung einiger Bestimmungen über Erhebung der auf das Einkommen gelegten directen Communalabgaben, welche ebenfalls am 5. d. M. zu Ende geführt wurde, behalten wir uns Mittheilung bis zum Erscheinen des stenographischen Berichts vor.

Für jetzt sei nur bemerkt, dass die Regierung in ihrem Gesetzentwurf eine geänderte Vertheilung der Communalsteuer vom staatlichen Eisenbahnbetrieb vorschlägt, da der bisherige Vertheilungsmassstab, die Einnahmen der einzelnen Stationen ungenügend und willkürlich war.

Auf Antrag seiner Commission beschloss das Abgeordnetenhaus einen andern Vertheilungsmassstab, nämlich die Höhe von den der Eisenbahnverwaltung an dem betreffenden Orte gezahlten Gehältern und Löhnen, während nach dem Vorschlag der Regierung die Vertheilung nach dem Raum, welchen die Betriebsstätten einnehmen, vorgenommen werden sollte.

Man erwartet, dass bei der dritten Lesung wenigstens noch eine Aenderung in der Fassung beschlossen wird.

Fahrpreisermässigungen für Schülerfahrten auf den Königlich Preussischen Staatsbahnen.

Zur Beseitigung von Zweifeln, welche über die Anwendung der durch den Erlass vom 8. Juni 1881 zur Erleichterung der Schulfahrten genehmigten Fahrpreisermässigungen entstanden sind, bestimmt der Minister der öffentlichen Arbeiten durch Erlass vom 30. März d. J. („Eisenb.-V.-Blatt" v. 1. Mai cr. No. 12) Nachstehendes:

1. die erwähnten Fahrpreisermässigungen sind auch bei Schulfahrten von Schülern der Unterrichtsanstalten für Taubstumme und Blinde zu gewähren;

2. die Fahrpreisermässigungen sind nicht allein den Schülern öffentlicher Unterrichtsanstalten, sondern auch den Schülern derjenigen Privatschulen für die männliche und weibliche Jugend zu bewilligen, welche von der Staatsregierung concessionirt und beaufsichtigt, dazu bestimmt sind, den allgemein bildenden Unterricht der Volksschule (im weitesten Sinne dieses Wortes) oder der höheren Schulen zu ersetzen, und zwar ohne Unterschied, ob die Privatschulen ausschliesslich Externate oder zum Theil oder ausschliesslich Internate sind. Ausgeschlossen sind hiernach einerseits die Fachschulen (auch Fortbildungsschulen), soweit sie nicht ausdrücklich bezüglich der Fahrpreisermässigung den übrigen Schulen gleichgestellt sind, wie es zu Gunsten der Bergschulen durch den Erlass vom 19. October 1881 geschehen ist, andererseits Privatanstalten, welche nur der Erziehung dienen ohne zugleich Unterrichtsanstalten zu sein (Familienpensionate etc.).

Wenn im einzelnen Falle ein Zweifel darüber entstehen sollte, ob eine Privatschule staatlich concessionirt und beaufsichtigt ist und ob dieselbe den vorbezeichneten Charakter einer allgemein bildenden Schule trägt, so ist die Gewährung der Fahrpreisermässigungen von der Beibringung einer bezüglichen amtlichen Erklärung des betreffenden Local-Schulinspectors abhängig zu machen.

Die Königlich Preussischen Staatsbahnen dürfen übrigens in Zukunft, wenn Schüler-Abonnementskarten in Verlust gerathen sind, für Ausstellung einer neuen Karte eine Gebühr von 2 M. erheben.

Fahrpreisermässigungen bei Badereisen unbemittelter Personen.

Die Kgl. Directionen der Preussischen Staatsbahnen sind durch Ministerialerlass vom 20. April cr. (abgedruckt im „Eisenb.-V.-Bl." No. 12) davon in Kenntniss gesetzt worden, dass die durch Erlass vom 16. April 1882 zugelassene Ermässigung der Fahrpreise beim Gebrauch von Bädern oder anderen Kureinrichtungen nicht nur solchen Personen ertheilt werden soll, denen auch das Armenrecht in Civilsachen bewilligt werden kann. Von der Beibringung eines Armuthszeugnisses im Sinne des § 106 der Civilprocessordnung soll abgesehen werden und ist nur eine Bescheinigung der Ortsbehörde darüber zu fordern, dass die Vermögensverhältnisse des Bittstellers die Badereise ohne die Preisermässigung nicht gestatten.

Statistik der Güterbewegung.

Die Paulinenaue-Neuruppiner Bahn ist (nach dem „E.-V.-Bl.") der Statistik der Güterbewegung beigetreten.

Preussische Staatsbahnen (Personal-Nachrichten).

Es sind versetzt: der Regierungsrath Kauth, bisher in Düsseldorf, als Directionsmitglied an die Königliche Eisenbahndirection (linksrh.) zu Köln; der Regierungsrath Fuhrmann, bisher in Köln, als Director an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt zu Düsseldorf (Directionsbezirk Elberfeld) und der Regierungsassessor Weymann, bisher in Königsberg, nach Köln behufs commissarischer Wahrnehmung der Functionen eines Mitgliedes der Königlichen Eisenbahndirection (linksrh.) daselbst.

Betriebseröffnungen.

Am 1. Mai cr. ist die Haltestelle Lischnitz zwischen den Stationen Lauenburg i/P. und Pottangow der Bahnstrecke Danzig-Stolp für den gesammten Personen-, Gepäck-, Leichen-, Fahrzeug- und Viehverkehr mit der Einschränkung eröffnet worden, dass schwer wiegende Fahrzeuge daselbst nicht verladen werden.

Am 1. d. M. ist im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection zu Breslau die an der Bahnstrecke Tarnowitz-Stahlhammer gelegene Haltestelle Georgenberg für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet worden.

Am 20. d. M. wird im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection zu Bromberg die bisher nur für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnete Bahnstrecke Zollbrück-Barnow für den Personen-, Gepäck-, Leichen-, Fahrzeug- und Viehverkehr eröffnet.

Namensänderung.

Vom 20. Mai d. J. ab werden auf der Berliner Ringbahn der bisherige Bahnhof Grunewald (in der Nähe des F. W. Richter'schen Locals am Halensee) den Namen Bahnhof Halensee und die bisherigen Bahnhöfe Hundekehle bezw. Halensee (im Grunewald belegen) den Namen Bahnhof Grunewald führen.

Der Haltestelle Mohrkirch der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn ist der Name Mohrkirch-Osterholz beigelegt worden.

Die Westerwaldbahn,

welche von Engers am Rhein ausgeht und bis Altenkirchen einerseits sich erstreckt, andererseits über Montabaur nach Limburg an der Lahn geht, wird am 20. Mai d. J. für den Personenverkehr eröffnet werden. Die Bahn ist sowohl wegen ihrer Bauart als wegen des Landstriches, den sie durchläuft, eine der interessantesten Mitteldeutschlands. Sie gehört zum Gebiet der Königlichen Eisenbahndirection Köln (rechtsrheinisch). Oberhalb Neuwied liegt das schon aus der Römerzeit bekannte Engers. Im dortigen Schloss, welches auf den Trümmern einer Karolinger-Burg, vom Trierischen Kurfürsten Kuno von Falkenstein 1372 erbaut, darauf 1693 von den Franzosen erobert, später zerstört und 1758 wieder aufgebaut wurde, befindet sich heute eine Preussische Kriegsschule. Die Bahn schwenkt von hier aus, das Gleis der rechtsrheinischen Bahn bis über den daselbst in den Rhein mündenden Saynbach hinaus benutzend, mit einer Curve von 300 m Radius und einer Steigung von 1 : 70 in das Land hinein und erreicht zunächst, zwischen den im nahen Mühlhofen gelegenen grossartigen Hochofenanlagen von Friedrich Krupp und Gebr. Lohsen hindurchlaufend, und die Stadt Bendorf, bekannt durch drei grosse Privat-Irrenanstalten und eifrigen Bergbaubetrieb, rechts liegen lassend, den äusserst romantisch am Auslaufe des Sayn- und Brexthales gelegenen Flecken Sayn. Hier liegt auf einem Vorsprung des Westerwaldes die grösste Ruine des Rheinlandes, die Saynburg, der Stammsitz der zum ersten Mal in einer Urkunde im Jahre 1112 genannten Grafen v. Sayn-Wittgenstein. Im Flecken selbst liegt ein grosses Eisenhüttenwerk von Friedrich Krupp. Hinter dem Bahnhofe Sayn tritt die Bahn, nun mit einer Steigung von 1 : 60 weiterlaufend, durch einen 140 m langen Tunnel in das Brexthal, eines der schönsten Seitenthäler des Rheines, ein. Gleich beim Austritt aus dem ersten Tunnel bietet sich eine überraschende Aussicht auf Burg und Ort Sayn. Wir treten in ein Thal, das bisher wegen Mangels an Wegen für Touristen schwer zugänglich war. Der wilde Brexbach, im Mittelalter Brachyse genannt, der zu Zeiten zu einem reissenden Bergstrom anschwillt, windet sich in zahllosen Krümmungen um die vorspringenden Bergnasen des Westerwaldes durch den herrlichen Wiesengrund, welcher in seinem Verlaufe dem Reisenden von der Bahn aus eine Menge schöner Landschaftsbilder bietet. Die Bahn folgt nicht dem Laufe des Baches, sondern durchschneidet Berg und Thal fast in gerader Linie, wodurch eine Menge von Viaducten, Dämmen und Einschnitten nöthig wurden, welche der Bahn in Fachkreisen den Namen „die Viaductenbahn" eingetragen haben. Nur einige starke Curven von 400, 450 und 500 m Radius finden wir noch in ihrem weiteren Verlaufe. Die Zahl der grössern und kleinern Viaducte beläuft sich auf 25. Der höchste derselben hat sechs Bogen von je 11 m Weite und geht 20 m über der Thalsohle hin. Sechs Tunnels von 100 bis 150 m Länge hat die Bahn bis zur Hochebene zu durchlaufen. Die nächste Station, 9 km hinter Sayn, ist Grenzau. Die dortige Burg, 1213 von Heinrich I., Graf v. Isenburg erbaut, war im Mittelalter Gegenstand heftiger Kämpfe (Grenzauer Fehde) und wechselte mehrfach ihren Besitzer. Tief unter der Burg Grenzau liegt in einer von felsigen und herrlich bewaldeten Höhen gebildeten Thalschlucht des Brexbaches das Dörfchen mit dem Bahnhofe. Ganz in der Nähe von Grenzau finden sich noch Reste des Römischen Pfahlgrabens (limes romanus). 14½ km weiter aufwärts erreichen wir nun die Station Ransbach, nachdem wir vorher an einer bedeutenden Schmirgelfabrik, der einzigsten in Deutschland, wo der sogenannte Naxosschmirgel verarbeitet wird, vorbeigefahren sind. Nach weitern zwei Kilometer starker Steigung ist Siershahn erreicht und mit diesem Orte die Wasserscheide zwischen Rhein und Lahn. Hier theilt sich die Bahn und geht einestheils durch das Wiedbachthal über Selters (Wied-Selters), Dierdorf, Rombach, Puderbach, Seiffen und Neitersen nach Altenkirchen, anderntheils über Wirges mit Umgehung der Montabaurer Höhe, der höchsten in der dortigen Gegend, zunächst nach Montabaur. Die Entstehung dieses Ortes, der jetzt durch ein sehr besuchtes Gymnasium bekannt ist, reicht in das Jahr 1217 zurück, wo ihn der Kurfürst Theodorich von Trier, Graf von Wied, gründete und ihn nach seiner Rückkehr aus Palästina 1221 mit dem Namen Mons Tabor belegte. Von dort wendet sich die Bahn über Erbach und Staffel ihrem Endpunkte Limburg an der Lahn zu. Von Altenkirchen aus ist der Bau einer weitern Strecke Altenkirchen-Hachenburg bereits genehmigt und der Anschluss an die Köln-Giessener Bahn Altenkirchen-Au projectirt. In Grenzau schliesst sich eine 2 km lange Zweigbahn nach Grenzhausen und Höhr, den beiden bedeutendsten Orten des „Kannebäcker-Landes", an. Das Kannebäcker-Land ist schon berühmt aus dem Mittelalter, wo es in seiner Altdeutschen Töpferwaaren-Industrie mit Nürnberg und Siegburg wetteiferte. Es kommen von hier fast die sämmtlichen Krüge für die verschiedenen Mineralwasser und besonders in letzter Zeit hat das Ländchen sich in seiner Industrie durch Anfertigung der Altdeutschen Humpen u. s. w. wieder bedeutend gehoben. Eine andere 5 km lange Bahn mündet in Seiffen; es ist dies die von Fr. Krupp gebaute Privatbahn nach seinen Eisensteingruben in Horhausen. Dort findet sich ein vorzüglicher Eisenstein, und Krupp befördert jetzt schon monatlich 500 Doppelwaggons desselben die Westerwaldbahn hinunter. Der Beginn des Baues der Viaductenbahn fällt in den Herbst 1881. Der eingleisige Oberbau liegt auf einer Schicht des dauerhaften Grauwackenschiefers, der aus den dortigen Steinbrüchen gewonnen wird. Die Schienen sind aus Stahl, je 9 m lang und der laufende Meter 29 kg schwer. Die Bahn, welche zum Secundärbetrieb gebaut ist, trägt einem langgefühlten Bedürfniss Rechnung, jene industriereiche Gegend des Westerwaldes mit dem allgemeinen Verkehr zu verbinden, und dürfte auch in militärischer Beziehung zur Entlastung der Lahnbahn nicht ausser Berechnung bleiben, wenn es sich um Truppenconcentrationen unterhalb Coblenz handelt. Sie bietet den gradesten Weg von jener Rheingegend über Limburg nach Frankfurt a/M.

Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn.

Der Verwaltungs- und Aufsichtsrath hat den von den Unternehmern vorgelegten Tarifentwurf, welcher die höheren Fahrpreise anzeigt, definitiv angenommen. Die Preise sind annähernd denen der Kieler Bahn entsprechend. Die Strecke von Altona nach Kaltenkirchen ist auf 37 km berechnet.

Ostpreussische Südbahn.

In der am 28. April stattgehabten Generalversammlung waren 19 798 Actien mit 2 266 Stimmen durch 36 Actionäre vertreten. Als Mitglieder des Verwaltungsraths wurden Geheimrath Simon, Kaufmann Rosenthal, Böhm-Glaubitten wiedergewählt und die beiden Directoren der Berliner Handelsgesellschaft, die Herren Fürtenberg und Justizrath Winterfeld an Stelle von Graf Lehndorf und Franz Brodtmann neugewählt. Der Antrag, den Aufsichtsrath zu ersuchen, den am Ende des Jahres 1883 über 3½ Millionen betragenden Reservefonds nicht weiter anwachsen zu lassen, wurde einstimmig angenommen. Es ist dieser Antrag bekanntlich schon in der Generalversammlung des Vorjahres angenommen worden; seine Ausführung ward damals durch Minister Maybach vereitelt. — Die dem Verwaltungsrathe pro 1883 zu gewährende Remuneration wurde auf 36 000 ℳ festgesetzt.

Holsteinische Marschbahn.

Der Aufsichtsrath setzte die Dividende für die Glückstadt-Itzehoer Prioritätsactien auf 4½, für die Prioritätsactien Lit. B auf 5 und für die alten und neuen Stammactien auf 2 pCt. fest. Für die projectirte Bahn Lübeck-Segeberg-Wrist-Kellinghusen-Itzehoe mit einer Länge von ca. 80 bis 85 km wurde ein Comité Behufs Ausführung des Projects gewählt.

Sächsisch-Böhmische Eisenbahnanschlüsse.

Nach einer Meldung des „W. Fr.-Bl." haben die Verhandlungen zwischen den Delegirten der Oesterreichischen und Sächsischen Regierung wegen Herstellung des Eisenbahnanschlusses durch den Bau der Strecke Klingenthal-Graslitz zu einem Resultat geführt. Die Einigung hat auf folgender Basis stattgefunden: Ausbau der Strecke Klingenthal-Graslitz auf Rechnung der beiderseitigen Staaten, Aufrechterhaltung des Oesterreichischen Bahnhofes in Graslitz und des Sächsischen in Klingenthal, und Erlaubniss, dass die Oesterreichischen Zollbeamten die aus Oesterreich kommenden Güter zur Zollabfertigung nach Klingenthal und die Sächsischen Zollbeamten die mit Gütern nach Oesterreich beladenen Waggons nach Graslitz begleiten. In Mulde befindet sich ein gemeinsamer Bahnhof und hat dort die Oesterreichische Commission nur die staatliche Bewilligung zu den Abmachungen zwischen der Prag-Duxer Bahn und der Sächsischen Staatsbahn zu ertheilen.

Mecklenburgische Strasseneisenbahn.

Nach dem Abschlusse pro 1883 betrugen die Ausgaben auf dem Bahnnetz in Rostock 35 501 ℳ, in Schwerin 31 470 ℳ. Dagegen wurden eingenommen in Rostock 35 761 ℳ, in Schwerin 30 263 ℳ, sowie an Interessen 257 ℳ, so dass sich ein Verlust von 689 ℳ ergiebt, welcher durch den auf Effectenconto resultirenden Gewinn beglichen wurde.

Die Crefeld-Uerdinger Localbahn.

Die Actien dieser im vorigen Jahre erbauten Bahn werden von der Deutschen Genossenschaftsbank Soergel, Parrisius & Co. in Berlin jetzt zum Course von 103 emittirt. Dem uns vorliegenden Prospect entnehmen wir Folgendes über die Verhältnisse der Bahn:

Die Crefeld-Uerdinger Localbahn wurde von der Firma Reymer & Masch auf Grund der ihr von der Rheinprovinz ertheilten, vorläufig bis zum 1. Januar 1923 giltigen Concession und nach Vereinbarung eines bezüglichen Vertrages mit der Stadt Crefeld im vorigen Jahre erbaut und eröffnet.

Die Bahn besteht aus den drei Linien Crefeld-Uerdingen, Crefeld-Hüls und Crefeld-Fischeln, von denen der die Stadt Crefeld durchschneidende etwa 1 500 m lange Theil der Hülser Strecke mit Pferden und Pferdebahnwagen, alle übrigen Strecken jedoch mit Locomotiven und 4achsigen Personenwagen betrieben werden.

Die Länge aller drei Linien zusammen beträgt annähernd 19 km; die Gesammtlänge der verlegten Gleise einschliesslich der Weichen etc. etwa 20 km.

Die Eröffnung der Crefeld-Uerdinger Localbahn erfolgte successive je nach dem Fortschreiten des Baues. Zuerst wurde am 3. Mai 1883 die Strecke Crefeld-Thiergarten, dann am 12. Mai die Verlängerung bis Bockum, zugleich mit der Pferdebahnstrecke in der Stadt, und am 7. Juni die Uerdinger Strecke bis zur Kreuzung mit der Rheinischen Bahn dem Verkehr übergeben. Sodann wurde der Ausbau der Linien nach Hüls und Fischeln in Angriff genommen und am 25. Juli bis Hüls, am 5. September bis Fischeln der Betrieb eröffnet. Der letzte Theil der Linie Crefeld-Uerdingen wurde am 4. November 1883 dem Verkehr übergeben.

Die Crefeld-Uerdinger Localbahn besitzt für den Dampfbetrieb 10 Strassenbahnlocomotiven neuester Construction mit Condensationsvorrichtung, die von der Maschinenfabrik Hohenzollern in Düsseldorf, und 25 grosse 4achsige Personenwagen, die von P. Herbrand & Co. in Ehrenfeld geliefert sind; für den Pferdebahnbetrieb 9 Pferdebahnwagen und 27 Pferde. Ausserdem verfügt die Bahn noch über 4 Güterwagen etc.

Die Einnahmen betrugen 1883 im Mai 19 232 *M.*, im Juni 23 172 *M.*, im Juli 27 374 *M.*, im August 27 981 *M.*, im September 29 227 *M.*, im October 22 377 *M.*, im November 19 691 *M.*, im December 20 881 *M.*

Seit dem 1. Januar 1884 ist das Unternehmen unter der Firma „Crefeld-Uerdinger Localbahn" an eine Actiengesellschaft übergegangen, deren Actiencapital beträgt 1 000 000 *M.* in 2 000 Abschnitten à 500 *M.*

Ausserdem wurden 400 000 *M.* 5 pCt. Prioritätsobligationen ausgegeben, deren Verloosung vom Jahre 1890 ab beginnt. Auf dem Depotgrundstück haftet eine Hypothek von 60 000 *M.*

Die Einnahmen und die Betriebsausgaben der Actiengesellschaft Crefeld-Uerdinger Localbahn betrugen in den ersten 3 Monaten des laufenden Jahres: Einnahmen 62 775 *M.*, Ausgaben 35 070 *M.*, Ueberschuss 27 705 *M.*

Es wurde somit in den ungünstigsten 3 Monaten des Jahres ein Ueberschuss von 27 705 *M.* erzielt.

Aus Italien.

Die Eisenbahn-Conventionen in der Deputirtenkammer.

Rom, Montag, 5. Mai. Kammer der Deputirten. Der Minister der öffentlichen Arbeiten, Genala, brachte heute die Conventionen, betreffend den Betrieb und den Ausbau der Eisenbahnnetze, und zwar des Adriatischen, des Mittelmeer- und des Sicilianischen Netzes ein, desgl. ein Königliches Decret, durch welches der Entwurf des früheren Ministers Baccarini über den Betrieb und die Vollendung der Eisenbahnen zurückgezogen wird.

Amerikanische Correspondenz.

Die ersten 5 Jahre der Eisenbahnaera.

Unter dieser Ueberschrift beginnt die „Railroad Gazette" in ihrer Nummer vom 4. April cr. mit einem Porträt des hochbejahrten Mr. Horatio Allen eine durch die vorjährige Nationalausstellung von Eisenbahnbedarf in Chicago veranlasste sehr interessante Mittheilung desselben über die Verhältnisse, unter denen die Auswahl, der Ankauf und die Prüfung der ersten in Amerika zur Verwendung gekommenen Locomotiven stattfand.

Mr. Allen war Stationsingenieur bei der Delaware und Hudson Canalgesellschaft während des von derselben ausgeführten Baues einer Kohlenbahn von dem Endpunkt des Canals, Honesdale, Pa., nach den derselben Gesellschaft gehörigen Anthracit-Kohlengruben. Dies war gerade zu der Zeit, als die Stockton und Darlington Bahn in England sich als lebensfähig gezeigt hatte; ob aber Locomotiven als bewegende Kraft auf jener Canaleisenbahn verwendet werden sollten, war bis kurz vor der Vollendung derselben noch nicht entschieden. Mr. Allen, von der Wichtigkeit der Locomotive als bewegende und ziehende Kraft durchdrungen, beabsichtigte nach England zu reisen, um dort, wo bis dahin allein eine Locomotive in Benutzung war, Studien über dieselbe zu machen. Vor seiner Abreise wurde er aber von der gedachten Gesellschaft auf Empfehlung des ebenfalls noch lebenden Oberingenieurs derselben, Mr. John B. Jervis, beauftragt, die für die Bahn erforderlichen Schienen anzukaufen und 3 Locomotiven nach der ihm geeignet erscheinenden Construction in England zu bestellen. Diesen Auftrag führte Allen Anfangs des Sommers 1828 aus und er nimmt daher an, dass dies der erste Auftrag zum Bau einer Locomotive, nach der für die Stockton und Darlington Bahn gebauten, gewesen ist.

Obwohl die Maschinen dieser Bahn ihrem Zweck genügend entsprachen, war es doch klar geworden, dass es ein grosser Vortheil sein würde, wenn innerhalb der Grenzen des anwendbaren Gewichts eine schnellere Dampfentwicklung, als bei jener, möglich wäre. Booth, Ingenieur der damals noch im Bau begriffenen Liverpool und Manchester Bahn, hatte daher einen Kessel mit einer grösseren Anzahl von Röhren (multitubular) und Rastrick, Fabrikant von Stourbridge, einen Kessel mit einer grösseren Zahl von Feuerzügen (many-flued) vorgeschlagen, das Urbild des heutigen Locomotivkessels.

Die geeigneteste Art des Kessels war die Tagesfrage bei den Ingenieuren und da die Wahl der Construction der zu bestellenden Locomotiven dem Mr. Allen überlassen war, so stellte er vorher die sorgsamsten Erwägungen hierüber an.

Er scheint von den Argumenten des Mr. Rastrick völlig überzeugt gewesen zu sein; um aber nicht abhängig zu sein von einem noch gänzlich unversucht gebliebenen System, bestellte er 2 Locomotiven bei Stephenson und 1 bei Foster, Rastrick & Co., letztere nach der von Rastrick vorgeschlagenen Art. Die ersteren beiden Locomotiven waren, wie Allen sagt, identisch in Kessel, Maschine, Anlage und Zubehör mit dem „Rocket". Aus nicht mehr bekannten Ursachen war aber die erste im August 1829 mit dem Canal nach Honesdale, der Anfangsstation der Bahn, gesandte und dort probirte Locomotive nicht eine Stephenson'sche, sondern die von Foster, Rastrick & Co. gebaute und „Stourbridge Lion" (Löwin von Stourbridge) genannte. Wäre zufällig statt dieser eine der Stephenson'schen zuerst nach Honesdale gebracht, so würde das Werk, welches im October 1829 in Liverpool die Welt in Erstaunen setzte, bereits 2 Monate früher auf jener Seite des Oceans ausgestellt gewesen sein, wo zwei gleiche Maschinen seit dem vorhergegangenen Winter auf die Gelegenheit warteten, ihre Leistungsfähigkeit zu zeigen.

Merkwürdigerweise scheint Niemand zu wissen, wo diese 2 Stephenson'schen Locomotiven geblieben sind. Die Rastrick'sche Maschine wurde zu schwer für die Eisenbahn, für die sie bestimmt war, befunden; vielleicht discreditirte dies die Stephenson'schen Maschinen ebenfalls für den Dienst und verhinderte deren Prüfung.

Interessant ist es, wie Allen die erste Versuchsfahrt mit dem „Stourbridge Lion", die erste Bewegung einer Locomotive in Amerika, beschreibt; wir wollen daher seine Erzählung hierüber annähernd wörtlich wiedergeben:

„Die zu befahrende Bahnstrecke war geradlinig auf 600′, parallel dem Canal, und überschritt dann mit einer Curve von 750′ Radius den Lakawanna Bach mittelst eines Gitterwerks, 30′ hoch über dem Wasser und ging von da ab wieder geradlinig in den Wald von Pensylvanien.

Die Bahn bestand aus Langschwellen von Hemlockholz von 6 × 12″, unterstützt durch die Querschwellen in Zwischenräumen von 10 zu 10′. Die auf Ersteren aufgenagelten Schienen aus Walzeisen hatten 2¼″ Breite und ½″ Dicke.

Da die beiden Achsen der Locomotive unbeweglich waren und das Gleis sich nicht in besonders gutem Zustande befand, so waren die Zuschauer allgemein der Ansicht, dass die Bahn unter der Last der Locomotiven zusammenbrechen, oder beim Passiren der Curve entgleisen und in den 30′ darunter fliessenden Bach fallen würde. Ich dagegen hatte die Ueberzeugung, dass die Bahn die Locomotive sicher tragen und die Curve ohne jede Schwierigkeit passirt werden würde.

Als nun alles zur Abfahrt bereit war, nahm ich meinen Platz auf der Locomotive allein ein und mit der Hand an der Drossel-Klappe rief ich: „Wenn bei dieser Fahrt Gefahr vorhanden ist, so ist es nicht nöthig, dass Leben und Glieder mehr als eines Menschen dieser Gefahr ausgesetzt werden; ich werde daher allein fahren und bin überzeugt, dass die Zeit kommen wird, zu der ich mit grosser Befriedigung auf die bevorstehende Fahrt zurückblicken werde."

Die Locomotive, ohne Zug hinter sich, gehorchte leicht den Bewegungen meiner Hand und da ich über den Erfolg nicht zweifelhaft war, so fuhr ich los, legte die gerade Strecke ohne Anstand sehr schnell zurück, die Curve wurde durchfahren, ehe Zeit war, an die Gefährlichkeit des Passirens derselben zu denken, und bald war ich den Zuschauern aus den Augen und befand mich am Ende der 3 Meilen-Fahrt im Walde von Pensylvanien allein.

Ich hatte vorher nie eine Locomotive oder andere Maschine gefahren und habe auch seitdem nie eine solche geleitet; aber an jenem 9. August 1829 fuhr ich die Locomotive 3 Miles weit und zurück nach der Abfahrtsstation, und obwohl ohne Erfahrung als Bremser, hielt ich sie doch unter brausenden Beifallsrufen genau an der richtigen Stelle an."

So viel auch Horatio Allen bei dieser allerersten Locomotivfahrt gehofft und erwartet haben mag von der Erfindung, die er einführen zu helfen im Begriff und deren practische Nutzbarkeit er zu erweisen bestrebt war, so kann er doch schwerlich so übermässig sanguinisch gewesen sein, so weitgehende Umgestaltungen zu erwarten, wie sie dieselbe hervorgerufen und wie er sie noch mit eigenen Augen geschauet hat. Im Jahre 1829 gab es längs der Seeküste der Vereinigten Staaten nur einen dünnen Streifen von Bevölkerung mit einzelnen Aussenposten an

den schiffbaren Gewässern des Ohio und Mississippi. Die ganze Union hatte damals 12¾ Millionen Einwohner, jetzt hat sie 56 Millionen, damals waren nur 3 Millionen in andern als Seeküsten-Staaten, jetzt sind mehr als 25 Millionen in den Binnenstaaten. Das ungeheure Territorium westlich des Mississippi und ein grosser Theil östlich desselben war beinahe noch gänzlich unbekannt und eben so wenig bewohnt. Die ausgedehnten Hülfsquellen des Innern, mit Ausnahme der an den Seen und schiffbaren Flüssen, waren ein durch weite pfadlose Entfernungen fest verschlossener Schatz. Den Schlüssel zu diesem brachte der junge Ingenieur. Er hatte guten Grund stolz zu sein auf diese Mission und seine Betrachtungen auf dem einsamen Morgenspaziergang, den er 50 Jahre später an der Stelle jener ersten Fahrt unternahm, mögen gewiss sein Herz ungewöhnlich erregt haben.

Präjudizien.

Erhält der beim Eisenbahn-, Bergwerks- etc. Betriebe Verletzte aus einer Unterstützungscasse, bei welcher er gegen den Unfall auf Grund gemeinschaftlich von ihm selbst und von dem Betriebsunternehmer geleisteter Prämien versichert war, eine Pension, so ist dieser Pensionsbetrag nach einem Urtheil des Reichsgerichts, II. Civilsenats, vom 22. Januar d. J., weder ganz noch theilweise auf die vom Betriebsunternehmer zu zahlende Entschädigungsrente einzurechnen, wenn die Mitleistung des Betriebsunternehmers zur Pensionscasse weniger als ein Drittel der Gesammtleistung beträgt. — „Die Auslegung, welche der Berufungsrichter dem § 4 des Reichsgesetzes vom 7. Juni 1871 giebt, kann nicht für richtig erachtet werden. Die Leistung, welche der Verletzte aus einer der in § 4 bezeichneten Cassen erhält, soll nach der Bestimmung dieses Paragraphen auf die von dem Haftpflichtigen zu gewährende Entschädigung dann eingerechnet werden, wenn die Mitleistung des letzteren an Prämien oder Beiträgen nicht unter einem Drittel der Gesammtleistung beträgt. Hiermit ist unzweideutig ausgesprochen, dass eine Einrechnung nur unter dieser letzteren Voraussetzung stattfinden soll, und es folgt hieraus, dass bei Ermangelung dieser Voraussetzung eine Einrechnung überhaupt nicht stattfindet. Dass, wie der Berufungsrichter annimmt, der § 4 in den Verhandlungen des Reichstages, aus dessen Initiative derselbe hervorgegangen ist, in einem anderen als diesem aus seinem Wortlaut sich ergebenden Sinn verstanden worden wäre, kann nicht anerkannt werden. Zweck der Aufnahme des § 4 in das Gesetz war die Hebung und Beförderung gemeinschaftlicher Versicherungscassen. Es wurde bei der Berathung im Reichstage angenommen, dass Versicherungen insoweit, als sie auf eigenen Leistungen des Verletzten beruhen, ein erworbenes Vermögensobject des Verletzten bilden, welches neben dem im Gesetz begründeten Anspruch auf Schadenersatz bestehe und daher an sich in diesen Schadenersatz nicht einzurechnen wären. Ob diese Rechtsanschauung gerechtfertigt sei, kann dahin gestellt bleiben. Jedenfalls kann aber nicht wohl angenommen werden, dass der Gesetzgeber zur Erreichung jenes Zwecks lediglich zum Nachtheil des Verletzten habe bestimmen wollen, dass, wenn der Betriebsunternehmer ein Drittel zu einer der fraglichen Cassen beitrage, die ganze Leistung dieser Casse, also auch, soweit sie an sich als ein selbsterworbenes Vermögensobject des Verletzten zu betrachten wäre, auf die Entschädigung einzurechnen sei; vielmehr kann gerade darin, dass jene Rechtsanschauung in den Verhandlungen des Reichstags zum Ausdruck gekommen ist, nur eine Bestätigung gefunden werden, dass der Gesetzgeber einen Durchschnittsmittelweg eingeschlagen und jede Einrechnung von der fraglichen Voraussetzung abhängig machen wollte. Da nun die Anwendbarkeit des § 4 auf die in Rede stehende Casse nicht streitig und da festgestellt ist, dass die Mitleistung der Beklagten weniger als ein Drittel der Gesammtleistung beträgt, so musste das angefochtene Urtheil, soweit es bestimmt, dass eine Einrechnung der Leistung der Casse auf die dem Kläger gebührende Entschädigung stattfinde, aufgehoben und unter weiterer Abänderung des ersten Urtheils wie geschehen erkannt werden."

Literatur.

Weber's Adressbuch für das gesammte Deutsche Baugewerbe und verwandte Geschäftszweige ist jetzt in seinem zweiten Jahrgange erschienen. Durch eine vermehrte Aufnahme von Firmen auch kleinerer Städte Deutschlands hat dasselbe eine wesentliche Bereicherung erfahren und dürfte immer mehr den an dasselbe gestellten Anforderungen entsprechen. Dasselbe erschien im Selbstverlage des Verfassers Herrn Theophil Weber in Frankfurt a. M. und kostet ein Exemplar 18 *M.*

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Betrieb.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Der Name der an der Linie Marburg-Franzensfeste gelegenen Station Mariawörth ist nach einer Mittheilung der Generaldirection der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft vom 1. d. Mts. ab in Pörtschach am See umgeändert worden. An demselben Tage ist die Haltestelle Gösting an der Linie Wien-Triest zwischen den Stationen Judendorf und Graz für den Personen- und Reisegepäck-Verkehr eröffnet worden. Die Gebühren von Gösting werden in der Richtung nach Norden ab Graz und in der Richtung nach Süden ab Judendorf bemessen.

Berlin, den 3. Mai 1884. (1097)
Die geschäftsführende Direction.
Simon.

Vom 20. Mai d. J. ab werden der bisherige Bahnhof Grunewald (in der Nähe des F. W. Richter'schen Locals am Halensee) den Namen

„Bahnhof Halensee"

und die bisherigen Bahnhöfe Hundekehle bezw. Halensee (im Grunewald belegen) den Namen

„Bahnhof Grunewald"

führen.

Berlin, im April 1884. (1098 J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

II. Verleihung von Güterwagen.

Die Breslau-Warschauer Eisenbahn hat 30 Stück kurze Kohlenwagen (15 Stück eiserne mit je 11 000 kg und 15 Stück hölzerne mit je 10 000 kg Tragkraft) zu verleihen.

Reflectanten wollen ihre Offerten an die unterzeichnete Direction einsenden, worauf die Leihbedingungen mitgetheilt werden.

Poln. Wartenberg, den 2. Mai 1884.
Direction. (1099)

III. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai cr. gelangen für den Transport von Eisenerzen und Kiesabbränden im Verkehr von den Stationen

a) des diesseitigen Bezirks: Breslau, Oberschlesischer und Oderthorbahnhof und Ratibor,
b) des Directionsbezirks Berlin: Cöpenick, Finkenheerd und Oranienburg,
c) Corbetha des Directionsbezirks Erfurt,
d) des Directionsbezirks Magdeburg: Buckau, Magdeburg, Schönebeck, Sudenburg und Trotha,
e) Mügeln der Sächsischen Staatsbahn

nach den Oberschlesischen Hüttenstationen, sowie von Jauer, Neumühl-Kutzdorf, Saarau und Waldenburg der Breslau-Freiburger Bahn und Eberswalde, Greiffenberg i/Schl., Hirschberg, Landeshut, Merzdorf, Schmiedeberg und Waldenburg des Directionsbezirks Berlin, nach Tworog (R. O. U. E.) Ausnahmefrachtsätze zur Einführung, über deren Höhe die betreffenden Güterexpeditionen, sowie unser Verkehrsbureau hierselbst Auskunft ertheilen.

Breslau, den 29. April 1884. (1100)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach der Hessischen Ludwigsbahn. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ist zum Kohlentarif No. 3 vom 1. October 1881 der Nachtrag III erschienen, enthaltend Frachtsätze für die Hessische Station Goldstein.

Exemplare werden gratis abgegeben.

Köln, den 1. Mai 1884. (1101)
Königliche Eisenbahndirection
(linksrheinische).

Der im **Ostdeutsch - Oesterreichischen Verbande** unterm 28. März cr. publicirte Ausnahmefrachtsatz für „Chamottesteine, Chamotteziegeln und Thon" im Verkehr zwischen Saarau und Wien in Höhe von 1,37 *M.* pro 100 kg findet für die gleichen Artikel auch bis Ende December 1884 im Verkehr zwischen Saarau und Jedlesee loco (Oesterreichische Nordwestbahn) Anwendung.

Breslau, den 26. April 1884. (1102)
Königliche Eisenbahndirection,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im **Deutsch-Dänischen Verbande,** Neudruck vom 15. März 1882, tritt mit dem 1. Mai 1884 ein Nachtrag IV in Kraft, enthaltend:

I. Berichtigung des Tarifs und der Nachträge, sowie der Tariftabellen.

II. Tarifsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Seeländischen Staatsbahnen einerseits und Stationen des diesseitigen Bezirks, sowie Stationen der Berlin-Hamburger, der Holsteinischen Marsch- und Lübeck-Büchener Eisenbahn andererseits via Vamdrup-Nyborg-Korsör.

Nähere Auskunft ertheilen die bezeichneten Güterexpeditionen. Exemplare des Nachtrags können durch unsere Betriebscontrole hier zum Preise von 50 ₰ bezogen werden. (1103)
Königliche Eisenbahndirection zu Altona.

Weichsel-Eisenbahn-Verband. Vom 20. April/2. Mai cr. ab werden die im Nachtrag III sowie im Nachtrag IV zu Heft II des Weichsel-Eisenbahn-Verbandtarifs vom 1. December/19. November 1880 — gültig vom 9. April/28. März bezw. vom 1. August/20. Juli 1883 — enthaltenen Frachtsätze für den Getreideverkehr zwischen Kiew Fluss und Danzig von 84,49 Rbl. 67,79 *M.* auf 74,80 Rbl. + 64,31 *M.* und zwischen Kiew Fluss und Neufahrwasser von 84,49 Rbl. 69,85 *M.* auf 74,80 Rbl. + 66,21 *M.* pro Wagenladung ermässigt.

Danzig, den 2. Mai 1884. (1104J)
Die Direction
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der Verband-Verwaltungen.

Vom 1. Mai cr. ab werden der **Frachtberechnung für Güter- und Vieh- etc. Transporte** zwischen den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen einerseits

und den Stationen Gera (Th. und W. G.), Köstritz, Reuden und Zeitz (Th.) andererseits ermässigte Entfernungen, welche in unseren Güterexpeditionen zu erfahren sind, zu Grunde gelegt.

Erfurt, den 30. April 1884. (1105)
Königliche Eisenbahn-Direction,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Holsteinische Marschbahn. Mit dem 15. Juni d. J. gelangen die z. Z. im Norddeutsch-Sächsischen Verbande mit unsrer Station Heide bestehenden Tarifsätze zur Aufhebung.

Glückstadt, den 1. Mai 1884. (1106)
Die Direction.

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Für den Verkehr zwischen Offenbach und Ebertsheim (Pfälzische Bahn) sind directe Frachtsätze eingeführt.

Das Nähere ist bei den Expeditionen zu ersehen.

Frankfurt a/M., den 1. Mai 1884.
Königl. Eisenbahn-Direction. (1107)

Im Verkehr zwischen den Stationen der **Warstein-Lippstadter Eisenbahn** einerseits und Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke **Hannover, Elberfeld, Köln (rechtsrheinisch), Köln (linksrheinisch) und Erfurt,** sowie der **Braunschweigischen und der Dortmund - Gronau - Enscheder Eisenbahn** andererseits treten am 15. Juni cr. anderweite, theils ermässigte, theils bis zu 0,09 *M.* pro 100 kg erhöhte Tarifsätze in Kraft.

Das Nähere darüber ist in den Güter-Expeditionen zu erfahren.

Hannover, den 1. Mai 1884. (1108)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai d. J. ab gelangen im **Stettin - Berlin - Bayerischen Verbandsverkehre** directe Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stettin B. St. B. und Oberwerrn der Bayerischen Staatsbahn zur Anwendung. Ueber die Höhe dieser Frachtsätze geben die betheiligten Expeditionen Auskunft.

Dresden, den 30. April 1884. (1109)
Königliche General - Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Galizisch - Norddeutscher Getreide - Verkehr. Am 15. Juni d. J. treten die durch den ersten Nachtrag zum Tarifheft 2 des obenbezeichneten Verkehrs eingeführten Frachtsätze für Basslitz, Station der Berlin-Dresdener Bahn, ausser Kraft.

Berlin, den 2. Mai 1884. (1110)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Mit dem 1. Mai cr. gelangen für den Güterverkehr zwischen der **Hohenebra-Ebeleber** und **Nordhausen-Erfurter Bahn** sowie Station **Erfurt (Th.)** ermässigte Frachtsätze zur Einführung, welche in den Güter-Expeditionen der betheiligten Bahnen zu erfahren sind.

Erfurt, den 29. April 1884. (1111)
Königliche Eisenbahn-Direction,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Im **Localverkehre** des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau werden Mühlenfabrikate in Wagenladungen von 10 000 kg vom 15. Juni d. Js. ab zu den Frachtsätzen des Specialtarifs I befördert.

Die im Nachtrage V zum Localtarife der Oberschlesischen Eisenbahn vom 1. October 1881 enthaltene Bestimmung, wonach dieselben zu den für Getreide und Hülsenfrüchte bestehenden Ausnahmesätzen befördert werden, wird vom 15. Juni cr. ab aufgehoben.

Breslau, den 30. April 1884. (1112)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mit dem 15. Mai d. J. wird die am Oderhafen bei der Station Breslau Oderthor-Bahnhof errichtete Kippvorrichtung dem Verkehr übergeben. Von da ab werden **Kohlensendungen** aus den an die Rechte-Oder-Uferbahn angeschlossenen Gruben, welche zur Weiterverfrachtung auf der Oder ab Breslau bestimmt sind, durch diese Vorrichtung in die Schiffe überladen.

Als Fracht für dergleichen Sendungen bis Breslau werden die im Local-Kohlentarif der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn vom 1. Januar d. J. enthaltenen Sätze für „Breslau zur Verschiffung", und zwar bei der Aufgabe der Sendungen berechnet. Die zugehörigen Frachtbriefe müssen die Vorschrift tragen: „Breslau, Oderthor-Bahnhof, zur Weiterverfrachtung auf der Oder."

Breslau, den 4. Mai 1884. (1113)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mit Giltigkeit vom 10. Mai 1884 gelangen an Stelle der auf Seite 11 und 16 im zweiten Nachtrage zum Tarifheft 2 des **Galizisch-Norddeutschen Getreideverkehrs** enthaltenen Frachtsätze für Getreide Russischer Provenienz ab Brody transit und Podwoloczyska transit nach Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn bezw. der Sächsischen Staatseisenbahnen unter Aufrechthaltung der hierfür geltenden Bestimmungen die nachfolgenden ermässigten Frachtsätze zur Einführung, und zwar:

Nach	ab	
	Brody	Podwoloczyska
	transit	
	für Getreide- etc. Sendungen Russischer Provenienz	
	Frachtsätze pro 100 kg in Mark	
Reichenberg	3,23	3,60

Breslau, den 3. Mai 1884. (1114)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Am 20. d. Mts. tritt für **Kleesamen-Transporte** bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief zwischen Wien (Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn - Ges., Oesterr. Nordwestbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Kaiser Franz-Josefbahn) und Erfurt ein Frachtsatz von 4,15 *M.* pro 100 kg in Kraft.

Dresden, am 3. Mai 1884. (1115)
Königliche Generaldirection
der Sächsischen Staatseisenbahnen, als
geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 2. Mai/20. April cr. tritt der Nachtrag II zum Tarif für directe Gütersendungen zwischen Stationen der **Rjask-Wjasma- etc. Bahn** einerseits und **Danzig sowie Neufahrwasser** andererseits vom 6. November/25. October 1883 in Kraft, welcher ausser Berichtigungen des Haupttarifs neue, theilweise ermässigte Frachtsätze für Stationen der Rjask-Wjasma-Bahn enthält.

Tarifexemplare sind bei den Verbandstationen und der unterzeichneten Verwaltung zu haben.

Danzig, den 1. Mai 1884. (1116 J)
Die Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der Verbandverwaltungen.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Am 15. Mai 1884 tritt zu dem Ausnahmetarife für den Transport von Steinkohlen etc. von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach Stationen der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. September 1883 via Görlitz-Seidenberg ein Nachtrag II und zum gleichnamigen Tarife nach Stationen der Königl. Sächsischen Staatsbahnen und Reichenberg Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn ein Nachtrag III in Wirksamkeit.

Diese Nachträge enthalten Frachtsätze für den Verkehr ab den neu activirten Grubenstationen „Paulusgrube" „Wilhelmsbahngrube" und „Loslau" der Oberschlesischen Eisenbahn und Berichtigungen zum Hauptarife, beziehungsweise Nachtrage II.

Exemplare dieser Nachträge können bei der unterzeichneten Direction oder den betheiligten gesellschaftlichen Stationen eingesehen und durch diese Stellen bezogen werden.

Wien, am 29. April 1884. (1117)
Die Direction.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Am 15. Mai 1884 tritt der Nachtrag IV zum directen Tarife für Oberschlesische Steinkohlen nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn, Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn etc. via Mittelwalde vom 1. Juli 1882 in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Frachtsätze für den Verkehr ab den neu eröffneten Grubenstationen „Paulusgrube", „Wilhelmsbahngrube" und „Loslau" der Oberschlesischen Eisenbahn.
2. Berichtigungen zum Hauptarife, beziehungsweise Nachtrage II.

Exemplare dieses Nachtrages können sowohl bei der unterzeichneten Central-Verwaltung, als auch bei den betheiligten gesellschaftlichen Stationen eingesehen und bezogen werden.

Wien, am 29. April 1884. (1118)
Die Central-Verwaltung.

Im **Ung. Eisenbahnverbande** erscheint am 1. Mai 1884 zu dem seit 1. December 1881 gültigen Heft II der Nachtrag I, welcher im Verkehre der neu eröffneten Stationen unseres Centralnetzes mit den übrigen directe Frachtsätze enthält.

An demselben Tage tritt im Ung. Eisenbahnverbande das neue Heft II in Kraft, welches directe Frachtsätze enthält zwischen Stationen der Kgl. Ung. Staatseisenbahnen (Centralnetz) einerseits, und Stationen der Arad-Csanáder, Arad-Körösvölgyer, Arad-Temesvárer und Szamosvölgyer Eisenbahn andererseits. Gleichzeitig wird das seit 1. März 1882 gültige gleichnamige Tarifheft ausser Kraft gesetzt mit Ausnahme jenes Theiles, welcher directe Frachtsätze im Verkehre zwischen Stationen der Kgl. Ung. Staatseisenbahnen und denen der Ersten Siebenbürger Eisenbahn enthält, und welcher bis auf Weiteres in Kraft bleibt.

Exemplare des neuen Tarifheftes, sowie des Nachtrages sind in unserem Tarifbureau zu kaufen.

Budapest, am 1. Mai 1884. (1119)
Die Direction.

Russisch - Schweizerisch - Französischer Verkehr. Ausgabe eines neuen Verbandtarifs. Mit dem 1. Juni (neuen Styls) laufend. Jahres gelangt ein neuer Tarif für den Russisch-Schweizerisch-Französischen Güterverkehr, nebst einem Anhange für den Verkehr Rumänien - Schweiz-Frankreich mit namhaft ermässigten Frachtsätzen zur Einführung.

Gleichzeitig tritt der bisherige Tarif für denselben Verkehr vom 1. September 1879 sammt Nachträgen I—III ausser Kraft.

Wien, am 3. Mai 1884. (1120)
Die General-Direction
der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig-Bahn,
Namens der betheiligten Bahnen.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafen-Verband. Zu dem Tarife Theil III

Verkehr mit Ungarn ist ein Nachtrag II erschienen, welcher ermässigte Frachtsätze für Petroleum- und Naphtha-Transporte im Verkehre mit Pressburg enthält.

Deutsch - Oesterreichischer Eisenbahn-Verband. Mit 20. Mai l. J. tritt der Nachtrag XXVI zum Deutsch-Oesterreichischen Verbandtarife Theil II und III vom 1. Januar 1880 in Kraft.

Derselbe enthält eine Erweiterung der Ausnahmetarife No. 20 (Graphit) für den Verkehr mit Krems, No. 29 a (Roheisen) im Verkehr mit Zditz, No. 45 (Roh- und Alteisen, Altschienen) im Verkehr mit Wien und Rokycan; einen Ausnahmetarif No. 46 für den Transport von Holzpapierstoff im Verkehr mit Pilsen und No. 47 für Jutegarn im Verkehr mit Wien.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich bei der Verkehrsdirection der privilegirten Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien, I. Pestalozzigasse 8, zu beziehen. (1121 RM)

IV. General-Versammlungen.

Halberstadt - Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft. Die Actionäre unserer Gesellschaft werden zu der auf den

29. Mai d. J.,
Nachmittags 3 Uhr,
im Directionsgebäude auf hiesigem Bahnhofe

anberaumten elften ordentlichen General-Versammlung ergebenst eingeladen, und können dieselben behuf ihrer Legitimation zur Theilnahme an der Versammlung ihre Actien, ausser bei der Gesellschaftscasse in Blankenburg a/H. oder bei Staats- und Communalbehörden und Cassen, bei

1. der Firma J. L. Eltzbacher in Köln,
2. dem Schaafhausen'schen Bankvereine daselbst,
3. der Braunschweig-Hannoverschen Hypothekenbank in Braunschweig,
4. der Deutschen Bank in Berlin, und
5. der Firma Ephraim Meyer & Sohn in Hannover

deponiren.

Gegenstände der Berathung und Beschlussfassung sind:

1. Berichtserstattung des Verwaltungsraths über die Geschäfte des verflossenen Jahres unter Vorlegung des Rechnungsabschlusses dieses Jahres.
2. Berichterstattung der Revisoren über die Prüfung des gedachten Rechnungsabschlusses, Entscheidung über die von den Revisoren etwa gemachten und unerledigt gebliebenen Monita.
3. Wahl der neu eintretenden Mitglieder des Verwaltungsraths.
4. Wahl von drei Revisoren zur Prüfung der nächsten Bilanz und Dechargirung.

Braunschweig, den 23. April 1884. (1122)
Der Verwaltungsrath
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft.

V. Submissionen.

Submission auf Lieferung von
15 Personenzug-Locomotiven
Freitag, den 16. Mai 1884, Vormittags 11 Uhr, im maschinentechnischen Büreau hierselbst, Köthener Strasse 24.

Offerten sind frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift „Submission auf Locomotiven" an das genannte Büreau einzureichen.

Bedingungen und Zeichnungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen, oder gegen gebührenfreie Einsendung von 3,00 ℳ bezogen werden.

Berlin, den 29. April 1884. (1123 J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

VI. Verkauf von Altmaterialien.

Königliche Eisenbahndirection, Materialienbureau. Die in den Werkstätten Berlin, Stolp i/Pomm., Schneidemühl, Bromberg, Osterode, Dirschau, Königsberg i/Pr. und Ponarth angesammelten alten Materialien und Metallabgänge, wie Radreifen, Flussstahl, Schienen, Schweisseisen, Gummi etc. sollen verkauft werden. Licitationstermin am 15. Mai cr., Vormittags 11 Uhr in dem unterzeichneten Bureau (Victoriastrasse 11), welchem Offerten, bezeichnet „Offerte auf Ankauf von Materialienabgängen" portofrei einzureichen sind. Verkaufsbedingungen sind in den obengenannten Werkstätten, sowie auf den Börsen der Städte Königsberg i/Pr., Danzig, Stettin, Berlin, Memel und Breslau ausgelegt und werden ausserdem auf portofreie Requisition und gegen Einsendung von 60 ₰ frankirt übersandt.

Bromberg, den 26. April 1884. (1124 J)
Materialienbureau.

Dieser Nummer liegt ein Prospect, betr. Max Orenstein's Velociped-Draisinen bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 37. **Zeitung des Vereins** 1884.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.

2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 10. Mai 1884.

Dieser Nummer liegt No. 9 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Frankreichs Local- und Strassenbahnen.

Von dipl. Ingenieur Alfred Birk.

(Schluss.)

Nun steht allerdings in Frage, ob eine Schmalspurbahn dieselben Dienste zu leisten vermag, wie eine normalspurige Localbahn, vorausgesetzt, dass die Verkehrsverhältnisse nicht schon an und für sich eine schmalspurige Bahn ausschliessen. Diese Frage ist schon vielfach discutirt worden und es ist nicht meine Aufgabe, mich hierüber an dieser Stelle auszusprechen; aber wenn die Gesellschaft behauptet, dass die Umladung der Waaren, welche ja auch oft bei längerem Transport auf Hauptbahnen stattfindet, nicht gegen die Anwendung der Schmalspur sprechen könne, da durch die Technik alle Mittel gegeben seien, sie billig*) und rasch durchzuführen; wenn sie ferner sagt, dass viele Departements Frankreichs vor die Alternative gestellt sind, eine Schmalspurbahn zu bauen oder überhaupt jedes localen Schienenweges zu entbehren und dass sich ihnen darum das Erstere empfehle, so findet diese Anschauung in praktischer Weise durch die Schmalspurbahnen Sachsens sich bestätigt, deren Anlage in erster Linie wohl durch die Terrainverhältnisse veranlasst wurde, deren befriedigende Betriebsresultate aber wohl auch in den zwei genannten Punkten bei weniger schwieriger Bodengestaltung als zutreffend angesehen werden können.

Durch die Zuvorkommenheit der leitenden Ingenieure der „Compagnie des chemins de fer départementaux" habe ich Einblick in die Typen der Unter-, Ober- und Hochbau-Constructionen erhalten, welche diese Gesellschaft für ihre verschiedenen Linien hat entwerfen lassen. Es ist vielleicht nicht uninteressant, dieselben etwas näher zu betrachten.

Die Querprofile der Bahn sind selbstverständlich den diesbezüglichen Vorschriften, welche ich bereits in ihren Grundzügen mitgetheilt habe, strenge angepasst. Das angewandte Schienensystem ist jenes von Vignole, die Schienen sind aus Stahl, 84 mm hoch und wiegen pro laufenden Meter 15,26 kg. Das Trägheitsmoment, bezogen auf die von der Basis um 41,84 mm abstehende Schwerpunktsachse, beträgt 0,000001796007. Die Schwellen sind aus Eichen- oder Fichtenholz, imprägnirt, 1,60 m lang und liegen in einer Entfernung von 80 cm von Mitte zu Mitte, so dass auf die 8 m langen Schienen 10 Querschwellen kommen.

*) Die Gesellschaft berechnet die Umladekosten je nach der Natur der Waaren mit 11—15 Centimes pro Tonne.

Die Dämme werden mit einer 1½füssigen Böschung, die Einschnitte im gewöhnlichen Terrain unter einem Winkel von 45° ausgeführt; Felsenwände haben eine Neigung von $^1/_{10}$ zu erhalten. Für Wasserleitungen kommen Dohlen und steinerne Brücken in Ausführung; Strassen sind mit Blechträgern zu überschreiten. Besondere Eigenthümlichkeiten weisen diese Objecte nicht auf; zu bemerken wäre nur, dass durch die Anwendung der Schmalspur eine nicht unwesentliche Ersparniss an Material erreicht wird.

Die Bahnhofshochbauten, soweit sie das Aufnahmegebäude und dessen Annexe betreffen, werden nach drei Typen ausgeführt. Das Aufnahmegebäude Type I besteht aus einem Wartesaal von 16,4 m² Flächenraum, an welchen sich das Bureau und die Küche mit Speisezimmer für das Publikum von je 8,4 m² Bodenfläche anschliessen; der linke Flügel des Gebäudes, von der Bahn aus gesehen, bildet die Waarenhalle, welche an der Stirnseite nur mit einer Bretterwand abgeschlossen ist, so dass eine Verlängerung ermöglicht wird. Rechts schliesst sich das Lampistenzimmer und der Abort an, welch letzterer von der Bahn aus nicht direct zugänglich ist. Bureau, Wartesaal und Speisezimmer haben keine Fenster und erhalten ihr Licht nur durch die Scheiben der Glasthüren, welche auf den Perron resp. die Strasse führen. Im ersten Stock befinden sich 4 kleine, nur durch schmale Eckfenster von 60 cm Breite und 1,05 m Höhe beleuchtete Schlafkammern. Die Stärke der Wände ist mit 39 cm, beziehungsweise 34 cm bemessen.

Type II zeigt in der Anordnung der Aufnahmeräumlichkeiten, des Magazins, des Aborts und der Lampenkammern die vollste Uebereinstimmung mit der Type I, nur entfällt hier das Speisezimmer; der Wartesaal hat 14,6 m² Flächenraum; aus dem Bureau führt die Stiege direct in die beiden Schlafzimmer „unter dem Dache". Type III ist das Muster der Einfachheit; das Gebäude, welches einen Flächenraum von 26,34 m² bedeckt, enthält einen einzigen Wartesaal, in welchem ein kleiner Raum durch Holzwände als Bureau abgeschieden ist und auch die zum ersten Stock führende Holzstiege sich befindet.

Es kann nicht geleugnet werden, dass man hier der Sparsamkeit schon in bedenklichem Masse huldigt; es ist weder für die Bequemlichkeit des Publikums, noch für die Bedürfnisse des manipulirenden Beamten in entsprechender Weise Sorge getragen. Bezüglich des Betriebsmaterials sind noch keine Anord-

nungen getroffen, nachdem überhaupt erst in diesem Jahre mit dem Bau der Linien begonnen wurde.

Mit dem Worte „Tramway“ bezeichnet das Französische Gesetz jede Bahn, welche auf ihre ganze Ausdehnung eine bestehende Strasse als Planum benutzt; dasselbe macht keinen Unterschied zwischen Tramways im Weichbilde einer Stadt und Tramways, welche die Verbindung mehrerer Städte bewerkstelligen. Strassenbahnen ersterer Art finden sich in allen grossen Städten Frankreichs: in Marseille, Bordeaux, Tours, Nantes, Orléans, Reims, Nancy, Lille, Paris, Havre, Rouen etc. Diese Tramwaylinien bieten weder in ihrer Construction, noch in ihrem Betriebe besondere Eigenthümlichkeiten, ausgenommen die Pferdebahnen in Paris, auf welche ich in diesem Artikel jedoch nicht näher eingehen kann. Der Betrieb auf den Stadttramways erfolgt, mit Ausnahme auf den Strassenbahnen in Nantes, durchweg mit Pferden, nachdem die Nordtramway in Paris den Locomotivbetrieb aufgegeben hat. Auf diesen Linien fehlten allerdings die Vorbedingungen für Locomotivbetrieb: grosse Frequenz und gewisse Regelmässigkeit des Verkehrs.

In Nantes steht der Mekarski'sche Omnibus mit comprimirter Luft als motorische Kraft in Verwendung.

Strassenbahnen, ähnlich den Tramways Italiens, welche aus dem Weichbilde einer Stadt und ihrer Vororte oder nächsten Umgebungen hinausgehen, besitzt Frankreich bis jetzt verhältnissmässig nur sehr wenige; es gehören hierher die Strassenbahnen

von Béziers an das Meer	13,580	km lang,
„ Cambrai nach Catillon	23,000	„ „
„ Rueil nach Marly-le-Roi	9,250	„ „
„ Sèvres nach Versailles	8,950	„ „
„ Lille nach Roubaix	11,097	„ „
„ Villiers le Bel nach Gonesse	3,092	„ „

Von diesen Bahnen erscheinen jene von Rueil nach Marly, von Lille nach Roubaix und von Villiers le Bel nach Gonesse zweifellos als die interessantesten nicht nur in constructiver Beziehung, sondern auch rücksichtlich ihres Betriebes, der bei den beiden Erstgenannten mit feuerlosen Locomotiven nach dem Systeme Lamm-Francq erfolgt.

Die Strassenbahn Rueil à Marly*) zweigt von dem Bahnhof zu Rueil, der mehr als 1 km vom Centrum der Stadt entfernt liegt, unter scharfem Bogen ab und wendet sich hinüber gegen die Stadt. Sobald sie die Strasse nach Port-Marly erreicht, läuft sie auf dieser hin, nahe am Ufer der Seine bis nach Marly. Sie folgt dabei allen Windungen, Steigungen und Gefällen der Strasse; ihre Länge bis zu jener Station beträgt 7 425 m; die Summe aller bis dahin zu überwindenden Steigungen hin und zurück erreicht 16,76 m, die grösste Steigung beträgt 30 ‰, der kleinste Radius der 54 Curven dieser Strecke misst 30 und die Gesammtlänge derselben beträgt 1 900 m.

In Port-Marly wendet sich die Bahn in einem Bogen von ca. 90° zur Strasse, welche nach Marly-le-Roi emporführt. Die Länge dieser Strecke, auf welcher die Locomotive eine Höhe von 76,25 m mit einer Maximalsteigung von ca. 60 ‰ und einer mittleren Steigung von ca. 40 ‰ erklimmt, beträgt 1 950 m. Der kleinste Radius der vorkommenden 22 Curven, die zusammen 843 m lang sind, misst, wie auf der Strecke Rueil-Marly, 30 m. Das Planum ist etwas erhöht und durch kleine Gräben, welche mit Steinen ausgepflastert sind, gegen die Fahrstrasse hin begrenzt. Der Oberbau ist der gewöhnliche: hölzerne Querschwellen mit Vignoleschienen im Gewichte von 20 kg pro Currentmeter.

Das Kesselhaus befindet sich in der Station Port-Marly. Von den 6 Locomotiven besitzt die älteste ein Dienstgewicht von 8 745 kg, inbegriffen 1 800 kg heissen Wassers; vier neuere Locomotiven wiegen im Dienste mit 2 000 kg Wasser 8 700 kg und eine Locomotive, welche 2 200 kg heisses Wasser fasst, besitzt ein Dienstgewicht von 10 000 kg.

Die Dimensionen der wesentlichsten Bestandtheile der erstgenannten Locomotive sind folgende:

Maximalspannung im Heisswasser-Reservoir	15 Atm.
Nutzbares Wasservolumen	1 800 l
Leergewicht der Maschine	6 780 kg
Dienstgewicht	8 745 „
Kolbendurchmesser	0,230 m
Kolbenhub	0,250 „
Raddurchmesser	0,750 „
Zahl der Condensatorröhren	603 Stck.
Totale Condensatorfläche	37,63 m².

Die grosse, 10 t schwere Locomotive ist bestimmt, die directen Züge zu befördern und an Sonn- und Festtagen thatkräftig einzugreifen, indem sie Züge von 6 Waggons im Leergewichte von 17,5 t fortzuschaffen hat, so dass bei Annahme einer Besetzung mit 300 Personen das von ihr auf der Strecke Port-Marly bis Rueil und zurück beförderte Totalgewicht — Locomotive inbegriffen — ca. 47 t bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 20 km pro Stunde beträgt. Der Verkehr dieser Strassenbahn ist ein sehr lebhafter. Er beginnt Morgens um 6 Uhr und endet Nachts 1¾ Uhr, dauert also ununterbrochen 19¾ Stunden. Während dieser Zeit verkehren zwischen Rueil und Port-Marly 21 Züge, zwischen Port-Marly und Marly-le-Roi 10 Züge in jeder Richtung. An Sonn- und Festtagen, namentlich zur Zeit der Ruderwettfahrten auf der Seine, nimmt der Verkehr einen so grossartigen Charakter an, dass sich die Züge in Zwischenräumen von 30 oder selbst 20 und 10 Minuten folgen müssen, und wegen der ungeheuern Menschenmenge, welche hier oft am Ufer der Seine sich ansammelt, nur im „Schritt“ verkehren können.

Nach Marly-le-Roi schieben die Locomotiven kleinster Dimension einen, höchstens zwei Wagen mit zusammen 80 Passagieren; die Geschwindigkeit, welche hierbei sehr leicht erreicht werden kann, ist 15—20 km pro Stunde. Die Thalfahrt erscheint allerdings dem auf der Locomotive Fahrenden etwas gefährlich; mit scheinbar wachsender Geschwindigkeit eilt dieselbe durch die scharfen Curven gegen Port-Marly hinab; fast ununterbrochen ertönt das ängstlich schrille Hornsignal des Conducteurs, um die Bewohner des Dorfes, durch welches die Bahn führt, die Passanten der Strasse, die Lenker der Fuhrwerke auf den nahenden Zug aufmerksam zu machen. Ich äusserte anlässlich einer solchen Fahrt dem Locomotivführer meine Bedenken, ob er im Falle der Gefahr die Locomotive, deren Trittbremsen anhaltend in Thätigkeit gesetzt waren, rasch genug zum Stillstande bringen könnte. Er überzeugte mich sofort von der Nichtigkeit meines Zweifels, indem er die Locomotive in wenigen Secunden zum Stillstande brachte; eine Manipulation, welche sich sowohl durch die Trittbremsen, als auch durch die Reversirung ohne Nachtheil für die Dichtungen etc bewerkstelligen lässt, da die Locomotive kein Feuer enthält.

Die Strassenbahn von Lille nach Roubaix zweigt bei der Pariserstrasse in Lille ab, folgt den scharfen Windungen der engen bald steil ansteigenden, bald stark fallenden Strassen der Stadt, führt durch das „Thor von Roubaix“ über die Festungsgräben derselben, durch deren Wälle, auf die Hauptstrasse der Vorstadt St. Maurice und hinaus auf die Landstrasse, welche Lille mit Roubaix verbindet, in welch' letzterer Stadt die Bahn auf dem „Hauptplatze“ ihr Ende findet.

Die Länge dieser Strassenbahn beträgt 11 097 m, wovon 3 150 m in Curven liegen, deren Radien zwischen 800 und 20 m variiren; Steigungen und Gefälle wechseln rasch und erreichen bis 53 ‰; die erstiegene Höhe auf der Strecke Lille-Roubaix beträgt 98 m. Auf eine Länge von 2 923 m liegt die Bahn auf gepflasterter Strasse, deren Breite an einigen Stellen nur 4,8 m zwischen den Trottoirs und 7,7 m zwischen den Gebäudefaçaden misst. Die Bahn ist normalspurig; auf gepflasterter Strasse ist das Schienensystem Vignol, auf der gewöhnlichen Strasse das System Marsillon in Anwendung. Der Dienst währt von 7 Uhr Morgens bis 11 Uhr Nachts; von 20 zu 20 Minuten verkehrt ein Zug von Lille nach Roubaix und von 10 zu 10 Minuten ein solcher von dem Depot aus, das ausserhalb Maurice am Port-de-Lion d'or, der Kreuzungsstelle der Strassenbahn mit der Eisenbahn Lille-Roubaix liegt. Die Fahrzeit dauert 55 Minuten.

Die Gesellschaft liess im Jahre 1880 auf der 2 211 m langen Strecke Lille bis zum Depot an der Eisenbahnbrücke du Lion d'or zwei feuerlose Locomotiven verkehren, erprobte aber zugleich mehrere andere Systeme von Strassenbahn-Locomotiven. Die bei den ersteren erforderliche einfache Manipulation im Dienste, ihre geringen Reparaturkosten, wie auch die Vorliebe des Publikums für die weder Russ noch Rauch aussendenden Locomotiven, bewog die Gesellschaft, sich für den Betrieb mit solchen Motoren zu entscheiden und innerhalb einiger Monate noch 13 Locomotiven anzuschaffen, so dass der Betrieb seit December 1882 mit 15 feuerlosen Locomotiven stattfindet.

Während diese beiden Bahnen mit normaler Spurweite ausgeführt sind, hat die Tramway von Villiers-le-Bel nach Gonesse nur eine Spurweite von 1,06 m; in der Nähe der erstgenannten Station beträgt die Steigung auf eine Länge von 300 m 33 ‰; die stärkste Steigung, welche die Bahn überhaupt besitzt, ist 53 ‰, jedoch nur auf eine Strecke von 75 m Länge. Die kleinsten Halbmesser, welche zur Anwendung kamen, sind 25 m. Der Betrieb erfolgt mit 3 Tenderlocomotiven von 10 bis 12 t Leergewicht; die Personenwagen haben 6 m Länge; ihre Achsen sind unabhängig von dem Rahmen und um einen verticalen Zapfen drehbar, an welchen der Zughaken befestigt ist. Die Erfahrungen haben ergeben, dass sich die Verminderung der Spurweite von 1,06 m auf 1 m empfehlen würde; dass die Locomotiven ein Gewicht von 15 bis 18 Tonnen zu erhalten hätten und dass die Anwendung solch' starker Steigungen und so kleiner Radien immerhin misslich erscheint.

Ich gebe nachstehend eine tabellarische Uebersicht der Betriebsresultate der Localbahnen und Tramway's Frankreichs im ersten Quartale resp. im ersten Halbjahre 1883 und zwar auf Grund der mir zur Verfügung gestellten officiellen Daten. Sie bietet jedenfalls ein nicht uninteressantes Bild über die finanzielle Gestaltung dieser wichtigen Verkehrswege.

---

*) Siehe auch: „Die feuerlose Locomotive, in ihrer Theorie und Anwendung dargestellt von Alfred Birk. Wien, 1883. G. Ad. Ungar & Co.“

Tabelle I.

Vergleichende Uebersicht der Betriebsergebnisse einiger Französischer Localbahnen im ersten Quartale 1883.

Bezeichnung der Gesellschaften oder Linien	Bezeichnung des Departements	Datum der Concession	Länge, betrieben am 31. März	Spurweite	Herstellungsausgaben am 31. März	Totale Betriebsergebnisse: Einnahmen	Totale Betriebsergebnisse: Ausgaben	Totale Betriebsergebnisse: Reinertrag	Betriebsergebnisse pro Kilometer: Einnahmen	Betriebsergebnisse pro Kilometer: Ausgaben	Betriebsergebnisse pro Kilometer: Reinertrag	Einnahmen pro Tageskilometer
			km		Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.
Picardie et Flandres: St. Just à Cambrai et Marcoing à Masnières	Nord, Oise, Somme	1869, 1872, 1873, 1876	115	Normal	28554625	338559	208735	129806	2944	1815	1129	33
Anvin à Calais: Anvin à Fruges et Guines à St. Pierre-lez-Calais	Pas de Calais	1876	94	Schmalsp.	7098047	53189	64275	— 11068	566	684	— 118	6
Saint Quentin à Guise	Aisne	1870	40	Normal	5952855	152102	98890	53212	3803	2472	1331	42
Crécy-Mortiers à la Fère	„	1877	21	„	2398837	28086	13778	14308	1337	656	681	15
Beaumont-Persan à Hermes	Oise, Seine-et-Oise	1877	31	Schmalsp.	2414978	34411	28394	6017	1110	916	194	12
Meuse (Chemin de la): Haironville à Triaucourt	Meuse	1877	61	„	3383200	38756	41421	— 2665	635	679	— 44	7
Gray à Gy et ses prolongements: Gray à Gy et à Buzey-lez-Gy	Haute-Saône	1874	22	„	3735730	13646	19863	— 6217	620	903	— 283	7
Orléans à Châlons: Lignes du Département de l'Eure	Eure, Oise, Seine-et-Oise	1866, 1867, 1868, 1869	237	Normal	57503619	405250	368387	36863	1710	1554	156	19
Rouen au Petit-Quevilly	Seine-Inférieure	1868	3	„	281360	14802	10743	4059	4934	3581	1353	55
Orne (Chemin de l'): Alençon à Condé-sur-Huîne	Orne	1870	66	Schmalsp.	10292209	70687	87426	— 16739	1071	1325	— 254	12
Mamers à Saint-Calais	Sarthe	1867	77	„	7731718	70339	89640	— 19301	913	1164	— 251	10
Le Mans au Grand-Lucé	„	1880	31	„	910592	17766	19346	— 1580	573	624	— 51	6
Ballon à la Forge d'Antoigné: Montbizot à Antoigné	„	1880	3	„	186766	7712	4465	3247	2571	1488	1083	29
Brieuze à la Ferté-Macé	Orne	1868	14	Normal	2812500	26888	25199	1689	1921	1800	121	21
Dombes et Sud Est: Ambérieu à Montalieu-Vercieu	Ain, Isère	1866, 1867										
Chalon à Lons-le-Saunier et Chalons à Bourg	Ain, Jura, Saône et Loire		222	„	21382185	399283	330000	69283	1799	1486	313	20
Paray-le-Monial à Mâcon	Saône et Loire	1872										
Lyon à Fourvières et Saint-Just	Rhône	1872	1	„	3655450	49066	23539	25527	49066	23539	25527	545
Est de Lyon (Cie. de chemins de l'): Lyon à Saint-Genix d'Aoste et Sablonières à Montalieu-Vercieu	Isère, Rhône	1877, 1879	90	„	10954140	139017	103920	35097	1545	1155	390	17
Marlieux à Châtillon-sur-Chalaronne	Ain	1876	11	Schmalsp.	683244	6889	4893	1996	626	445	181	7
Teste (la) à l'Etang-de-Cazaux	Gironde	1874	13	Normal	1403185	3306	9873	— 6567	254	759	— 505	3
Nizan à St.-Symphorien: Nizan à St.-Symphorien et à Sore	Gironde-Landes	1876	31	„	2669300	50570	18580	31990	1631	599	1032	18

(Tabelle II siehe nächste Seite)

Neben diesen zahlreichen Local- und Strassenbahnen besitzt Frankreich gegenwärtig 250 km „Industriebahnen", das sind: Bergwerks- und Hüttenbahnen, Verbindungslinien zwischen Bahnhöfen, Canälen etc.

Dieselben sind in den verschiedensten Spurweiten, nach verschiedenen Systemen, mit Locomotiv- und Pferdebetrieb durchgeführt. Von den diesbezüglichen Bahnen, welche ich auf meiner Reise zu besichtigen Gelegenheit fand, erwähne ich hier die Seilbahn, welche Lyon mit seiner Arbeitervorstadt La Croix-Rousse verbindet. Dieselbe ist zweigleisig, besitzt eine Steigung von 160 ‰ und eine Länge von 485 m. Die Maschine, welche das Emporziehen resp. Hinablassen der Züge besorgt, wurde von der Fabrik in Creuzot geliefert, arbeitet mit 3 Atmosphären und bewegt eine grosse Trommel, um welche sich das Seil schlingt. Indem dieses sich einerseits auf-, anderseits abwindet, hebt es den einen und senkt den andern Zug; die Führung des Seiles erfolgt oben und unten durch horizontale Räder, welche sich an Schrauben fortbewegen.

Der Maschinenwärter, welcher von dem Maschinengebäude aus die Bahn nicht überblicken kann, sieht an einem Tableau, dessen Zeiger elektrisch bewegt wird, jederzeit den augenblicklichen Stand des Zuges. Sobald derselbe nur noch 4 m von der Endstation entfernt ist, sperrt er den Dampf ab. Zur Verständigung mit dem Bahnhofschef dienen elektrische Glocken und Telephone. Der Zeiger des Zugtableaus trifft in der Mitte seines Weges einen Zählapparat, welcher ermöglicht, die tägliche Anzahl der Züge festzustellen. Im Bedarfsfalle kann eine Reservetrommel eingeschaltet werden. Jeder Zug besteht in der Regel aus einem oder zwei Personenwagen, einem Güterwagen und einem Transportwagen für Fuhrwerke. Im Falle das Seil, welches einen Durchmesser von 45 mm besitzt, abreisst, fällt ein Bremsblock automatisch auf die Schienen und hemmt sofort jede weitere Bewegung des Rades. Die Fahrt dauert durchschnittlich 3 Minuten, findet also mit einer Geschwindigkeit von 9—10 km in der Stunde statt. Täglich verkehren innerhalb 18 Stunden 185—190 Züge; die Abfahrt des letzten Zuges wird an einem der belebtesten Plätze durch ein weithin sichtbares Zeichen bekannt gegeben. Die Frequenz ist sehr lebhaft: Drei bis vier Millionen Passagiere jährlich. Die Einnahmen im Jahre 1880 betrugen an Waaren und Personen 435 000 Frcs., die gesammten Ausgaben 190 000 Frcs., also nahezu 45 pCt. der Einnahmen.

Die „Conventionen", welche die Französische Regierung mit den sechs grossen Eisenbahngesellschaften abgeschlossen hat und durch welche das Princip des Staatseisenbahn-Baues und Betriebes in Frankreich vorläufig aufgegeben worden ist, werden auf die Entwicklung des Localbahnwesens kaum einen nachtheiligen Einfluss ausüben. Dagegen dürfte der allgemeine volkswirthschaftliche Niedergang in Frankreich die künftige Gestaltung desselben wesentlich und nicht in günstigem Sinne beeinflussen. Wohl unternehmen noch einzelne Departements alle Schritte, um ihr Eisenbahnnetz zu vervollständigen, wohl findet sich auch noch immer das Capital für die Anlage solcher Verkehrswege; aber die sanguinischen Hoffnungen, welche etwa daran geknüpft werden, müssen früher oder später eine Enttäuschung erfahren, wenn in den wirthschaftlichen Verhältnissen des Landes nicht bald eine Wendung zum Bessern eintritt.

Tabelle II.

Vergleichende Uebersicht der Betriebsergebnisse der Französischen Strassenbahnen im ersten Halbjahre 1883.

Departement	Bezeichnung der Linien	Datum der Concession	Länge des betriebenen Netzes km	Herstellungskosten in Francs: Construction der Bahn	Material	Summe	pro Kilometer	Betriebsausgaben in Francs: für Regie	für Stationen	für Bahnerhaltung	Reserve für Erneuerung der Gleise etc.	sonstige Ausgaben	Summe	pro Kilometer	Einnahmen in Francs: Total	pro Kilometer
Bouches du Rhône	Tramways de Marseille	1874	23,208	3027255	4245737	7272992	313383	17502	16025	71884	—	615319	720730	31055	868542	37424
Gironde	„ „ Bordeaux	1879	41,264	2649595	354000	3103595	81932	24501	10000	5322	107384	577313	724520	17558	1084422	26280
Hérault	„ „ Béziers à la mer	1878	13,580	431016	196808	627824	46232	492	—	2613	1584	16815	21504	1584	18637	1372
Indre-et-Loire	„ „ Tours	1876	4,802	442021	267225	709246	147698	1752	—	3220	—	45986	50958	10612	55661	11591
Loire-Inférieure	„ „ Nantes	1877—1879	6,114	453060	1127259	1580319	258475	3922	6000	21792	—	119541	151255	24739	165290	27035
Loiret	„ „ Orléans	1876	6,191	471182	291519	762701	123195	2199	350	1421	—	66613	70575	11400	67474	10899
Marne	„ „ Reims	1880	7,183	545000	565000	1110000	154532	4043	633	8535	—	135607	148818	20718	166934	23240
Meurthe et Moselle	„ „ Nancy	1874	7,467	437289	549670	986959	132176	2846	—	6386	—	88955	98187	13149	131433	17602
Nord	„ „ Cambrai et Catillon	1880	23,000	1155500	372300	1527800	66426	1028	—	9206	—	30551	40785	1773	67872	2951
	„ „ Dunkerque	1877	2,644	80565	141000	221565	83799	699	—	300	—	15150	16149	6108	24088	9110
	„ „ Lille	1873, 1877	42,843	3439725	3130485	6570210	153356	12442	10400	49051	—	565089	636982	14868	679740	15866
	„ „ Roubaix-Tourkoing	1875, 1880	14,300	723580	2128693	2852273	199460	3667	—	17561	—	114635	135863	9501	157170	10991
	„ „ Valenciennes	1877, 1882	9,567	652241	400306	1052547	110019	1930	—	6554	3657	44056	56197	5874	116923	12221
Pas de Calais	„ „ Boulogne-sur-mer	1877	2,230	144000	31000	175000	78475	814	—	1771	—	17006	19591	8785	8499	3811
	„ „ Calais-Guines	1877, 1879, 1880	7,094	1200000	200000	1400000	96618	2474	—	2970	—	60944	66388	9358	107326	15129
Rhône	„ „ Lyon	1879	43,105	5282768	3604232	8887000	206171	27707	40000	38453	—	861193	967353	22442	1295891	30064
Seine	1. Linien, betrieben von der „Compagnie générale des Omnibus“:															
	Linien, concessionirt der Gesellschaft	1856	30,032	1942147	4402568	6344715	211265	13326	31422	60982	178039	774629	1058398	35242	943075	31402
	„ „ dem Departement	1873, 1878, 1880	27,519	1670843	5276275	6947118	252448	20737	49500	65051	190436	1198558	1524282	55390	1536236	55825
	„ „ der Stadt Paris	1877, 1878	59,051	5086238	15472785	20559023	348157	66865	136940	133540	564838	3614575	4516758	76489	5182202	87758
	2. Linien, betrieben von der „Compagnie des tramways extérieurs de Paris“ (réseau Nord)	1873 u. 1876	63,892	7957513	12132546	20090059	314438	25508	—	146795	—	1249851	1422154	22258	1809171	28316
	3. Linien, betrieben von der „Compagnie des tramways extérieurs de Paris“ (réseau Sud)	1873, 1878	71,192	9183869	8776610	17960479	252282	35625	—	165491	—	1397393	1598509	22453	1903521	26738
Seine-Inférieure	Tramways du Havre	1873	11,267	1222382	954328	2176710	193193	5497	7500	13249	—	216053	242299	21505	320521	28448
	„ de Rouen	1876	23,314	—	—	4200702	180179	10389	1597	31854	—	350619	394459	16919	440222	18882
Seine-et-Oise	„ „ Rueil à Marly-le-Roi	1874	9,250	—	—	—	—	3029	—	4539	—	87784	95352	10308	110709	11969
	„ „ Sèvres à Versailles	1855	8,950	522330	375277	897607	100291	3289	7500	14372	—	204066	229227	25612	206692	23094
	„ „ Villiers-le-Bel	1877	3,092	154000	96000	250000	80854	474	—	2300	—	9290	12064	3902	16889	5462

Die Bestimmungen sub B. I. 3. C. des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs (Theil I).

Die Auslegung der im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Theil 1 unter B. I. 3. C. enthaltenen Bestimmungen sind s. Zt. Gegenstand eingehender Erörterungen gewesen (Siehe No. 60 S. 814 und No. 64 S. 854 Jahrg. 1883 dieser Zeitung) und von competenter Seite ist bezüglich der Frachtberechnung dahin entschieden worden, dass dieselbe im Einzelnen, nämlich für die im Frachtbriefe ihrer Gattung und ihrem Gewichte nach aufgeführten verschiedenen Güter nach Massgabe der für diese einzelnen Güter bestehenden Tarifbestimmungen zu erfolgen habe.

Diese Berechnungsweise hat aber, obgleich dieselbe an und für sich richtig ist und dem Sinne der vorerwähnten Tarifbestimmungen vollständig entspricht, bei den Bahnverwaltungen Zweifel über die Behandlung der betreffenden Einzelgüter, namentlich hinsichtlich der für dieselben zu übernehmenden Haftpflicht hervorgerufen.

Bekanntlich sind Einzelgüter (Stückgüter) im Allgemeinen eisenbahnseitig nachzuwiegen, sowie zu ver- und entladen, unter Garantie für Stückzahl, Gewicht und trockene Beförderung.

Angenommen, es befinden sich nun laut Frachtbrief auf einem Wagen à 10 000 kg Tragfähigkeit 9 900 kg Zuckerrüben und 100 kg Aepfel. Bei dieser Sendung wird die Fracht für 10 000 kg nach Specialtarif III und für 100 kg nach dem Frachtsatze für Einzelgut berechnet.

Es entsteht nun die Frage, sind die 100 kg Aepfel als Wagenladungsgut oder als Stückgut zu behandeln und welche Haftpflicht übernimmt die Eisenbahn für dieselben?

Nach den Bestimmungen unter B. I. 2. desselben Tarifs heisst es:

„Zu den Stückgutfrachtsätzen werden alle Güter befördert, soweit sie der Versender nicht als Eilgut und nicht als Wagenladungen aufgiebt.“

Hieraus schliesst man von der einen Seite, dass diejenigen Güter, für welche die Stückgutfracht erhoben wird, ausschliesslich auch als Stückgutsendungen zu behandeln seien, selbst wenn dieselben mit Wagenladungsgütern zusammen auf einen Frachtbrief als eine Sendung zur Beförderung aufgegeben werden. Es soll der eine Theil der Sendung, für welche die Stückgutfracht erhoben wird, behufs bahnamtlicher Abfertigung und Feststellung des Gewichtes der Güterexpedition vorgeführt werden, während der andere Theil der Sendung, welcher nach dem Wagenladungssatze tarifirt, vom Versender selbst direct auf die Wagen zu verladen ist.

Die Eisenbahn würde also in einem solchen Falle bei einer und derselben Sendung für den nach dem Stückgutsatze tarifirenden Theil die Garantie für das Gewicht und die Menge, sowie für die trockene Beförderung übernehmen müssen, wohingegen sie den übrigen Theil in offenen Wagen ohne Garantie für Gewicht befördern kann.

Von anderer Seite wird hiergegen angeführt und zwar mit Recht, dass in einem solchen Falle des Zusammenladens verschiedener Güter der einzelnen Tarifclassen das nach dem Stückgutfrachtsatze tarifirende Gut im Verein mit dem übrigen Theil der Sendung vom Absender auf Grund der hier in Frage stehenden Bestimmungen ad B. I. 3. C. des Gütertarifs selbst zu verladen und als eine Ladung aufzugeben ist, weil eben die ganze Sen

dung den Charakter einer Wagenladung trägt, wie dies schon aus der Ueberschrift der vorbezeichneten Tarifstelle, „Gemeinsame Bestimmungen für alle Wagenladungen“ hervorgeht. In dem vorangeführten Specialfalle würde der Absender demnach auch die Verwiegung und Verladung der 100 kg Aepfel selbst vorzunehmen und das Gewicht der ganzen Sendung, wie bei allen Wagenladungsgütern, im Frachtbriefe richtig zu declariren haben.

Die Eisenbahn übernimmt alsdann in Gemässheit der Bestimmungen des § 50 ad 2 des Betriebsreglements im vorliegenden Falle, in welchem das Einzelgut nach besonderer Vereinbarung mit dem Absender von diesem selbst verladen worden ist — als eine solche Vereinbarung ist eben das im Gütertarif dem Versender zuerkannte Recht des Zusammenladens beliebiger Güter anzusehen —, auch für das Gewicht und die Menge des nach dem Stückgutfrachtsatze tarifirenden Theiles der Sendung keine Garantie. Die Haftpflicht aber für eine an diesem Gute etwa durch die Beförderung in offenen Wagen verursachte Beschädigung kann die Eisenbahn nicht von der Hand weisen, weil dem Versender das Zusammenladen beliebiger Güter gestattet ist und derselbe auf Grund der Bestimmungen des Gütertarifs (Theil I) ad B. III. 3 bei der Zusammenverladung von Gütern der allgemeinen Wagenladungsclassen mit solchen der Specialtarife die Gestellung eines bedeckten Wagens beanspruchen kann.

Man sieht hieraus, dass nicht nur in Fachkreisen Zweifel über die richtige Anwendung der hier in Frage kommenden Tarifbestimmungen vorliegen, sondern auch die Eisenbahn verpflichtet werden kann, zur Beförderung der auf offenen Wagen zu verladenden Güter der Specialtarife einen Colliwagen stellen zu müssen, wenn der Versender nur ein kleines Collo mit Gut der allgemeinen Wagenladungsclassen beiladet.

Die Schwierigkeiten mehren sich, wenn der Versender das Gewicht des nach dem Stückgutfrachtsatze tarifirenden Theiles der Sendung im Frachtbrief falsch declarirt. Es wird alsdann, wie auch tarifmässig richtig, von Denjenigen, welche das betreffende Gut als Wagenladungsgut behandelt wissen wollen, Conventionalstrafe für unrichtige Gewichtsdeclaration berechnet, während von den Anderen, welche das fragliche Gut als Stückgut behandeln, die Conventionalstrafe gestrichen wird.

Eine Ergänzung bezw. bestimmtere Fassung der hier in Frage kommenden Tarifbestimmungen dürfte deshalb wohl zu empfehlen sein.

Düsseldorf, im Mai 1884. R.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die X. Technikerversammlung des Vereins.

Nach dem Beschlusse der Commission für technische und Betriebsangelegenheiten wird die in diesem Jahre abzuhaltende Technikerversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen am 14. Juli cr. und die folgenden Tage in Danzig stattfinden.

Die Tagesordnung umfasst: Berathung und Beschlussfassung über die technischen Referate sowie Neuwahl von 6 Mitgliedern der Prämiirungscommission aus der Mitte der im Eisenbahnbau oder im Betriebe thätigen oder thätig gewesenen Techniker.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Das Nordbahn-Uebereinkommen im Oesterreichischen Abgeordnetenhause.

Dieses von der Regierung vorgelegte Uebereinkommen ist zur ersten Lesung gelangt und nach einer kurzen Debatte, in welcher nur Gegner des Uebereinkommens das Wort ergriffen, einer Commission zugewiesen worden. Der der Vorlage beigegebene Motivenbericht hält sich in etwas zu knappen und vagen Formen und hat daher allseits nicht befriedigt. Die den Juristen hauptsächlich interessirende Rechtsfrage wird nur kurz berührt und das Hauptgewicht auf die Erörterung der Tarifreformen verlegt. Nachdem die Verschiedenheit der Rechtsgrundlagen, auf denen die einzelnen Linien der Bahn beruhen, erwähnt worden, äussert sich der Bericht über die Rechtsfrage dahin, dass die Rechte des Staates nach Ablauf des Privilegiums keineswegs in einer jeden Zweifel ausschliessenden Weise geregelt sind. Es herrschen über diesen Gegenstand weit auseinandergehende Meinungen; einerseits sei die Ansicht vertreten, dass die Gesellschaft nach Ablauf des Privilegiums zum Fortbetriebe als Privatbahn berechtigt sei, während andererseits die Ansicht aufgestellt wurde, dass nur für den Fall der von der Staatsverwaltung zu beurtheilenden Gemeinnützigkeit des Unternehmens eine bindende Wirkung zugesprochen werden kann. Inmitten dieser verschiedenen Auffassungen liegen noch viele andere, in der Fachliteratur zum Ausdrucke gelangte Meinungen. Angesichts dieser Controversen über das rechtliche Schicksal der nach der Kilometerzahl rund zwei Drittel des gesellschaftlichen Bahnnetzes bildenden Privilegiallinien, der Nordbahn wie auch im Hinblick auf die Verschiedenartigkeit der concessionsmässigen Rechtsverhältnisse trete an die Staatsgewalten die Aufgabe heran, diese durch den Widerstreit mächtiger Interessen verwickelte Rechtslage ehestens im Sinne einer den staatswirthschaftlichen Bedürfnissen und den sachlichen Erfahrungen der Gegenwart entsprechenden Weise zu ordnen. Diese Ordnung muss eine für das ganze Nordbahnnetz einheitliche sein, um dem sowohl für den öffentlichen Verkehr als für die Handhabung der Staatsaufsicht empfindlichen Uebelstande der bisherigen rechtlichen Zersplitterung dieses Netzes in eine Vielheit verschieden normirter Bestandtheile und der hieraus im Innern der Verwaltung erwachsenden Interessencollision ein Ende zu machen. Die Lösung der widerstreitenden Interessen und Fragen könne nicht anders als durch Aufgeben zweifelloser Rechte von Seite der Gesellschaft (wohl auch des Staates) herbeigeführt werden; damit sei der Boden einer Vergleichstransaction betreten. — Wenn auch diesen Motiven der Regierung darin zuzustimmen ist, so wäre es doch erwünscht, dass die Regierung ihre eigene Anschauung über die Rechtsfrage auseinander gelegt hätte. Pflegen derartige Verhältnisse wie das vorliegende auch nicht aus juristischen Momenten allein entschieden zu werden, so liegt doch in der Rechtsfrage einer der Hauptpunkte, von welchem aus die ganze Angelegenheit zu lösen ist, und es würde eine Auseinandersetzung dieser Frage sicherlich auch dazu beigetragen haben, die Schlagworte, mit denen vielseitig in dieser Sache operirt wird, wenn auch nicht zu beseitigen, doch etwas zu illustriren und auf ihren wahren Werth zurückzuführen. In der That ist auch in dem Ausschusse des Abgeordnetenhauses bereits das Begehren gestellt worden, dass das von einer Ministerialcommission seiner Zeit ausgearbeitete Gutachten über die Rechtsfrage vorgelegt werden möge. — (Nachschrift. Der Ausschuss hat das Uebereinkommen bereits einstimmig abgelehnt, worüber wir nächstens berichten; gerüchtweise verlautet, dass diese Vorlage von der Regierung zurückgezogen werden wird.)

Collaudirung der Eisenbahnen.

Die autonomen Vertretungen zweier Bezirke haben sich an das Handelsministerium mit dem Ersuchen gewendet, dass behufs Wahrung der durch den Bahnbau tangirten Interessen der Bezirke, Gemeinden und Privatinteressenten, insofern diese ihre Interessen zu vertreten nicht in der Lage sind, zu den Collaudirungscommissionen ein Vertreter des zuständigen Bezirksausschusses zugezogen werde. Das Handelsministerium hat diesem Ansinnen keine Folge gegeben, da die Staatsverwaltung nicht ermangeln wird, nach der Bauausführung durch eine eingehende Prüfung sich die Ueberzeugung zu verschaffen, ob den an die Bahnanlage gestellten Anforderungen in vollem Masse entsprochen wurde. Eine Ingerenz der autonomen Körperschaften in dieses von der regierungsseitigen Verantwortlichkeit getragene Verfahren ist unstatthaft. Selbst bei der Collaudirung solcher durch Unternehmer ausgeführten Arbeiten, welche seitens der K. K. Baudirection als Bauherrn vorgenommen werden, ist die Ingerenz autonomer Behörden ausgeschlossen. Diesen Behörden bleibt es jedoch unbenommen, im geeigneten Wege sich zu überzeugen, ob den durch das Begehungsprotocoll festgestellten Bestimmungen im Interesse der von ihnen vertretenen Gemeinden oder Bezirke vollkommen entsprochen wurde und ihre diesfälligen Wahrnehmungen dem Handelsministerium zur Abhilfe vorzubringen.

Tarifcommission und Fundgegenstände.

Vom Ungarischen Communicationsministerium wurde gleichzeitig mit der Organisirung der Ungarischen Staatsbahnen eine Tarifcommission für dieselben in Wirksamkeit gesetzt, deren Statut ausführliche Bestimmungen über die Zusammensetzung, Geschäftsordnung, Beschlussfassung etc. dieser Commission enthält und im „Oesterr. Centralblatt für Eisenbahnen“ übersetzt erscheint.

Für alle Ungarischen Bahnen wurde bezüglich der Fundgegenstände folgende Verfügung vom Communicationsministerium erlassen: Im § 33 des Betriebsreglements wird die dreimonatliche Aufbewahrung der in den Waggons gelassenen und den Eisenbahnen übergebenen Gegenstände verfügt, hinsichtlich der Behandlung derselben nach Ablauf dieser Zeit aber auf die bei den einzelnen Bahnen diesfalls bestehenden Vorschriften hingewiesen. Nachdem hierüber abweichende Bestimmungen bestehen, wird der einheitliche Vorgang angeordnet, dass die zurückgelassenen Gegenstände nach Ablauf des im citirten Paragraphen des Betriebsreglements festgesetzten Termins unter Intervention der Ortsbehörde und des Polizeiamts im Wege einer öffentlichen Licitation zu veräussern sind und der Erlös stets zu Gunsten der Ortsarmen zu verwenden ist.

Uebernahme der Franz-Josefbahn durch den Staat.

Ein Erlass des Handelsministers erklärt nun in amtlicher Weise, dass am 1. Mai ds. Js. die Franz-Josefbahn vom Staate übernommen und der Betrieb dieser Bahn fortan von der Staatsverwaltung für eigene Rechnung des Staats erfolgen wird. Die Führung des Betriebs erfolgt bis auf Weiteres unter der oberen Leitung der K. K. Direction für Staatseisenbahn-Betrieb in Wien durch die vorbehaltlich der successiven Vereinigung der einzelnen

Dienstabtheilungen einstweilen noch fortbestehende Generaldirection der Franz-Josefbahn, bezw. die derselben unterstehenden Dienststellen und Organe. Das gesammte bisher gesellschaftliche Dienstpersonal tritt mit oben erwähntem Tage unter die Amtsgewalt der vom Staat bestellten Verwaltungsorgane.

Die Arlbergbahn-Conferenzen.

Die in München und Frankfurt a/M. abgehaltenen Conferenzen der betheiligten Bahnen wurden in Wien vom 1. bis 3. d. M. fortgesetzt und haben ziemlich günstige Resultate ergeben. Der erste Tag galt dem Oesterreichisch-Süddeutschen Verbande. Eine Einigung hinsichtlich der Verkehrstheilung wurde erzielt. Nicht das Gleiche kann jedoch hinsichtlich der wichtigen Frage, bezüglich der Ausscheidung der Tarifantheile, gesagt werden. Die K. K. Direction für Staatseisenbahn-Betrieb hatte nämlich verlangt, dass bei Aufstellung der Tarife via Simbach für die kurze Strecke Wien-Simbach (304 km) ihr ein Längenzuschlag von 10 pCt. bewilligt werde. Danach wäre die in Rede stehende Linie mit 334 km bei Einbeziehung derselben in den Oesterreichischen Tarifantheil zu berechnen gewesen. Ein solches Präcipuum sollte den Ausgleich der eisenbahnpolitischen Machtsphären Oesterreichs und Bayerns, wie sie nach Eröffnung der Arlbergbahn sich gestalten werden, im Einzelnen darstellen. Wenn auch die meisten der betheiligten Bahnen sich hierüber zustimmend äusserten, so waren doch gerade die ausschlaggebenden, nämlich die Bayerischen und Elsässischen Eisenbahnen, nicht dieser Meinung. Man hofft noch immer, dass dieselben mit den gegebenen Factoren rechnen und die Macht der Thatsachen anerkennen werden.

Darauf kam am zweiten Tage der Schweizerische Verband zur Verhandlung. Da wickelte sich Alles glatt und zufriedenstellend ab; es wurde eine vollständige Einigung erzielt. Selbst die Bayern haben bezüglich der Schweizer zugesagt, diese 10 pCt. Zuschlag bei ihrer Verwaltung zu befürworten.

Am 3. Tage fand die Conferenz wegen Regelung des Verkehrs zwischen Oesterreich-Ungarn, Süddeutschland und Frankreich statt. Bezüglich dieses Verkehres wurden die Principien, welche in den engeren Verhandlungen zwischen dem Oesterreichischen Staatsbetriebe und den Bayerischen Staatsbahnen vereinbart wurden, en bloc angenommen. Hiernach erscheint die Arlbergroute im Oesterreichisch-Süddeutsch-Französischen Verbandsverkehre mit relativ hohen Quoten bedacht. Eine Schwierigkeit ergab sich nur in Betreff der Theilung der Frachtsätze bei den einzelnen Routen. Diesbezüglich fanden sehr langwierige Debatten statt, welche zwar nicht zur vollständigen Einigung führten, dieselbe aber mit Bestimmtheit erwarten lassen. Am 4. d. M. fand nur noch eine Sitzung zur Agnoscirung der Protocolle über die während der drei Tage geführten Conferenzen statt. Das Resultat der Conferenzen lässt sich kurz dahin zusammenfassen, dass über die Quotisirung der Arlbergroute eine vollständige Einigung erzielt wurde und dass nur bezüglich der Vertheilung der Frachtsätze in einzelnen Relationen noch Differenzen bestehen. Man hat jedoch gegründete Hoffnung, dass auch diese Differenzen eine befriedigende Lösung finden werden. Grosse Vortheile erlangen durch die Eröffnung der Arlbergbahn namentlich die Ungarischen und die Schweizerischen Bahnverwaltungen.

Südbahn.

Die Südbahn nimmt eine ziemlich weitgehende Ermässigung ihrer Personentarife vor. Die Ermässigung betrifft indess ausschliesslich die grösseren Entfernungen und steigt nach Zonen der Entfernung von Wien in verstärkter Weise.

Ungarische Directorenconferenz.

In dieser letzten Conferenz wurden folgende wichtigere Beschlüsse gefasst: 1. Der Antrag des Verkehrscomités, wonach eine Ergänzung der Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betrieb weder nöthig noch angezeigt erscheint, wird acceptirt. 2. Acceptirt die Conferenz die vorgelegte Instruction für den zu befolgenden Vorgang bei Aufnahme eines Protestes in Handelssachen durch die Königlichen Notare auf den Eisenbahnstationen. 3. Die zur Hebung der Seidenzucht im abgelaufenen Jahre bewilligten Frachtbegünstigungen werden auch für dieses Jahr gewährt. 4. In Bezug auf die Frachtermässigung anlässlich der im Jahre 1885 in Budapest stattfindenden Ausstellung für die dahin zu befördernden lebenden Thiere wird dem Communicationsministerium berichtet, dass die Ungarischen Bahnverwaltungen Begünstigungen gewähren. 5. Betreffs der von der hauptstädtischen Königlich Ungarischen Finanzdirection verlangten bedingungsweisen Stempelfreiheit ist an das Königlich Ungarische Finanzgericht Namens der Ungarischen Bahnverwaltungen ein motivirter Recurs einzureichen. 6. Erklärte die Südbahn, den Familiengliedern und Dienstboten der beim Budapester Central-Abrechnungsbureau Bediensteten nur halbe Fahrkarten zu bewilligen. 7. Wird die Direction der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen ersucht, eine Instruction für die Geschäftsgebahrung des Ungarischen Central-Abrechnungsbureaus ausarbeiten zu lassen und diese den Verwaltungen zuzusenden, worauf das Ueberwachungs-Comité gewählt werden wird.

Die Eisenbahntarife im Verkehre zwischen Oesterreich und Rumänien.

Am 30. v. M. fand der „N. Fr. Pr." zufolge in Wien eine Conferenz von Vertretern Oesterreichischer, Ungarischer und der Rumänischen Bahnen statt, welche bisher einen Verband bildeten. Zunächst war die neue Constituirung des Verbandes vorzunehmen. Die Conferenz beschloss, die Geschäftsführung, welche bisher in den Händen der Oesterreichischen Staatsbahn in Wien sich befand, an das Pester Directorium der Oesterreichischen Staatsbahn zu übertragen. Hierauf schritt man zur Berathung der Principien, auf denen der neue Verbandstarif aufgebaut werden soll. Im Grossen und Ganzen dürfte der Tarif auf normaler Basis beruhen; lediglich für die hervorragendsten Verkehrsartikel, die gleichzeitig auch den Hauptexport nach Rumänien bilden, dürften ermässigte Ausnahmetarife etablirt werden, so beispielsweise für Eisen und Eisenwaaren, für Zucker und Maschinen. Ebenso soll ein Ausnahmetarif für den Getreideimport aus Rumänien aufgestellt werden, wobei im Allgemeinen die Grundtaxe von 3½ Centimes pro Tonnenkilometer nicht überschritten werden soll. Die Vertreter der Rumänischen Bahnen lehnen es nach wie vor ab, für den Oesterreichischen Verkehr die sämmtlichen ermässigten Tarife zu concediren, welche im Rumänisch-Deutschen Verkehre gewährt wurden; in Folge dessen verbleibt es bei der erfolgten Kündigung der directen Tarife für den Deutsch-Oesterreichisch-Rumänischen Verkehr, und es werden im Transitverkehre aus Rumänien nach Deutschland und umgekehrt die Deutschen Streckensätze an die im Oesterreichisch-Rumänischen Verkehre fixirten Frachtsätze angestossen werden. Die Aufstellung des neuen Oesterreichisch-Rumänischen Tarifes bedeutet wohl eine Reduction der heutigen Sätze; die Kündigung des Verbandes mit den Deutschen Bahnen hat jedoch eine wesentliche Erhöhung der Rumänisch-Deutschen Tarife zur Folge, da diese heute noch auf der durchweg anormalen Basis der allgemeinen Wagenladungssätze beruhen.

Generalversammlung der Lemberg-Czernowitzer Bahn.

Am 30. April fand diese und zwar die 23. Generalversammlung statt. Der Gestionsbericht des Verwaltungsrathes theilt mit, dass die Verwaltung mit der definitiven Feststellung der Betriebsrechnungen für die Oesterreichischen Linien nicht im Rückstande sei. Bezüglich der Betriebsrechnungen der Rumänischen Linien jedoch stehe die endgültige Feststellung derselben pro 1880, 1881 und 1882 noch aus. Rücksichtlich der Frage der Einlösung der Prioritätencoupons in Deutscher Reichswährung ist eine Aenderung der Situation seit der letzten Generalversammlung nicht eingetreten. Dem Beschlusse der vorjährigen Generalversammlung entsprechend, hat der Verwaltungsrath der Localbahn Czernowitz-Nowosielitza einen Beitrag von 500 000 fl. gewidmet und für 450 000 fl. Prioritäts- und für 50 000 fl. Stammactien übernommen. Der Gestionsbericht wurde genehmigend zur Kenntniss genommen, ebenso der Bericht über den Betrieb der Oesterreichischen und Rumänischen Linien im Jahre 1883. Der am 1. Mai d. J. fällige Actiencoupon wird nach dem Antrage des Verwaltungsrathes und dem Beschlusse der Generalversammlung aus den Einnahmen und Garantiezuschüssen, d. i. mit fünf Gulden Silber, eingelöst und unter Einem der Verwaltungsrath ermächtigt, für die Bezahlung des am 1. November d. J. fälligen Actiencoupons in gleicher Weise vorzusorgen. Der Gewinnsaldo von 417 263 fl. 52 kr. wird auf neue Rechnung vorgetragen. Bezüglich der Erwerbung der Concessionen für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Lemberg über Rawa ruska an die Russische Grenze bei Netreba (Tomaszów), um eine Verbindung der gesellschaftlichen Linien mit den Russischen Eisenbahnen zu erreichen, sowie bezüglich der Betheiligung der Gesellschaft an der Capitalsbeschaffung und Uebernahme des Betriebes von an die Hauptbahnen anschliessenden Bukowinaer Localbahnen, beschränkt sich der Verwaltungsrath vorläufig auf die diesbezüglichen Mittheilungen, indem er sich vorbehält, die Anträge in diesen Angelegenheiten einer ad hoc einzuberufenden ausserordentlichen Generalversammlung vorzulegen.

29. Generalversammlung der Galizischen Carl-Ludwigbahn.

Dieselbe wurde am 1. d. Mts. abgehalten. Der Vorsitzende giebt bekannt, dass die Ausführung des Baues der Localbahn von Jaroslau nach Sokal wegen ungünstiger Witterungsverhältnisse bisher nicht vollendet werden konnte, daher die Verwaltung eine Erstreckung des Vollendungstermines bis Ende Juni 1884 ansuchen musste, welche auch vom Handelsministerium gewährt worden ist. Der Verwaltungsrath sieht der Eröffnung des Betriebes dieser Localbahn bis Ende Juni d. J. mit Sicherheit entgegen. Der Abschluss der Betriebsrechnungen vom Jahre 1883 ergiebt nach Bestreitung von Zinsen und Amortisationen einen Ertragsüberschuss von 1 258 672 fl. Von den Kosten der Convertirung des fünfprocentigen Obligationenanlehens der Gesellschaft erübrigt noch ein zu tilgender Betrag von rund 454 000 fl., dessen Tilgung nach dem Beschlusse des Verwaltungsrathes auf 10 Jahre vertheilt wird. Der Verwaltungsrath beantragt nun von dem disponiblen Ueberschusse den Betrag von 969 000 fl. als Superdividende zu vertheilen, wonach sich für jede

Actie, respective jeden Genussschein eine Superdividende von 4 fl. 25 kr. ergiebt. Von den nun erübrigenden 289 672 fl. sollen 45 411 fl. als erste Quote zur Tilgung der Convertirungskosten verwendet und die restlichen 244 261 fl. auf neue Rechnung vorgetragen werden. Es würde sohin der Actiencoupon am 1. Juli mit 9 fl. 50 kr., der Genussschein mit 4 fl. 25 kr. eingelöst werden. Eine Dotirung des Reservefonds erfolgt nicht, da derselbe bereits 2,8 Millionen Gulden, d. i. 800 000 fl. über die statutarische Maximalhöhe, erreicht hat. Die Anträge wurden einstimmig angenommen.

Börsenbericht und Coursnotiz.

Die nahezu 40 Millionen Gulden, welche durch den Mai-Coupon flüssig wurden und auf welche die Speculation grosse Hoffnung setzte, haben sich noch nicht an der Börse bemerkbar gemacht. Die internationalen Bahnwerthe sind mit Ausnahme der Südbahn (144,80), für die aus der Schweiz Kaufanträge kamen, sämmtlich gewichen; zumeist die allarmirte Ferdinands-Nordbahn (2 497). Dagegen waren Böhmische Bahnen ziemlich gesucht: Böhmische Nordbahn wegen ihrer erhofften Dividende, Prag-Dux (46,75) und Dux-Bodenbach wegen ihrer bevorstehenden Vereinigung. Die Courssteigerung der Ungarischen Bahnactien ist eine Rückwirkung der Verstaatlichungsoperation; andererseits mag auch der hohe Cours der Prioritätsobligationen manche Capitalisten zum Umtausch gegen diese Eisenbahnactien bestimmen, welche zufolge der Staatsgarantie in der Bonität nicht gegen die Staatspapiere zurückstehen.

Galizische Carl-Ludwigsbahn.

Geschäftsbericht und Rechnungsabschlüsse pro 1883.

Die während des günstigen Geschäftsjahres 1882 gegen den Schluss desselben wahrnehmbar gewordene Abschwächung des Getreideverkehres reichte in den grössten Theil des Jahres 1883 hinüber, und erst im letzten Quartal trat für Roggen und Hafer eine günstigere Conjunctur ein. Der gesammte Getreideverkehr blieb im Quantum um 115 403 t (24,7 pCt.) und im Ertrage um 1 100 000 fl. (30,5 pCt.) zurück. Etwa drei Viertel dieser Ziffern treffen auf den Weizentransport. Der Verkehr in Mahlproducten erhielt sich fast auf der Höhe des Vorjahres; unter den Vorkehrungen für den Getreideverkehr wird noch die in 1884 durchgeführte Getreideverladung „in losem Zustande" erwähnt.

Der Kohlenverkehr stieg von rund 79 000 t auf 126 472 t oder um 60 pCt., während der Holzverkehr ohne nennenswerthe Aenderung blieb und die Hornviehtransporte die vor der Grenzsperre innegehabte Höhe wieder erreichten; bei den Borstenviehsendungen ist ein weiterer Rückgang um rund 10 000 t, d. i. 36 pCt. der Quantität und 40 pCt. der Einnahme zu verzeichnen, weil der Handel bemüht ist, weniger behelligte Routen aufzusuchen.

Die gesammte Güterbewegung belief sich auf 1 181 137 t, gegen 1882 weniger 15 233 t, mit einer Einnahme von 8 368 530 fl. (weniger um 892 723 fl.). Gegen das Vorjahr stieg der interne Verkehr um 4,21 pCt. und fiel der externe Verkehr um 2,83 pCt. Der Frequenzverminderung (1,27 pCt.) steht der unverhältnissmässige Einnahmeausfall (9,64 pCt.) gegenüber, welcher aus der erwähnten Verschiebung der Distanzverhältnisse und aus Tarifreductionen resultirt.

Im Personenverkehr ist eine Mehrfrequenz von 163 000 Reisenden (15,25 pCt.), dagegen eine Einnahmeverminderung um 1 pCt. zu constatiren; die Verhältnisse liegen ähnlich wie beim Güterverkehr im Nachlassen des Auslandsverkehrs.

Als specielle statistische Daten führen wir an: Betriebslänge 593,74 km, davon 59,19 km Flügelbahnen; Anzahl der Züge 16 882 (17 565) mit 3 019 101 (3 026 149) Zugkm und 184 783 770 (190 327 291) Achskm; Betriebsmittel 161 Locomotiven, 159 Tender, 261 Personen-, 3 630 Güter-, 120 Materialwagen und 16 Schneepflüge.

Einnahmen: Personenverkehr 2 081 604 (2 102 730) fl., wobei im Durchschnitt gegen das Vorjahr jede Person 12,7 km weniger zurücklegte und 0,28 fl. weniger einbrachte als 1882. Befördert wurden 1 232 382 (1 069 378) Personen. Güterverkehr siehe oben; jede Tonne legte 274,2 (288,4) km zurück und brachte 7,08 (7,74) fl. ein. Gesammteinnahme 10 561 400 fl. Ausgaben des Betriebes: Allgemeine Verwaltung 194 632 fl., Bahn-Aufsicht und -Erhaltung 1 707 168 fl., Verkehrsdienst 1 650 822 fl., Zugförderungs- und Werkstättendienst 1 615 776 fl., insgesammt 5 168 399 fl. Reinertrag incl. 1 091 339 fl. Staatsgarantie-Zuschuss 5 533 890 fl. und nach Verzinsung etc. der Anlehen 3 753 015 fl., so dass als Ueberschuss des Reinertrages 1 332 076 fl. zur Disposition der Generalversammlung verblieben, nachdem an 5 pCt. Zinsen resp. Tilgungsquoten laut Statutes 2 420 939 fl. aufgewandt worden sind.

Das Anlagecapital beträgt 47 880 000 fl. in Actien und 48 589 200 fl. in Obligationen; Stand des Pensionsfonds 2 041 273 fl., des Reservefonds 2 887 429 fl., des Brücken-Erneuerungsfonds 500 000 fl. rund. St.

Aus der Schweiz.

Simplon-Durchstich.

Herr Amadeus Marteau, der auf Veranlassung des Französischen Ministeriums Freycinet im Herbst 1882 ein Gutachten zu Gunsten des Simplon-Durchstichs abgegeben hatte (s. Jahrgang 1882 No. 2 S. 17 dieser Zeitung), hat nun in einem zweiten Gutachten an die Französische Regierung, gestützt auf die seitherigen Erfahrungen über den Gotthard-Verkehr, einen neuen Mahnruf an Frankreich zur Erstellung der Simplon-Linie gerichtet. Er findet seine Voraussagung, dass die Gotthard-Bahn dem Deutschen Verkehr auf Kosten des Französischen einen unermesslichen Vortheil bringen werde, vollkommen bestätigt. Italien werde in naher Zeit seine Bedürfnisse aus oder durch Deutschland beziehen, und Frankreich werde aufhören, in Italien sein Absatzgebiet zu sehen; es sei daher dringend nöthig, aus der bisherigen Unthätigkeit herauszutreten. „Die Handelshäuser Deutschlands", sagt Marteau, „haben in allen wichtigeren Städten Italiens Filialen errichtet, und umgekehrt hat sich eine grosse Zahl Italienischer Agenten in Deutschland niedergelassen, beide mit der Absicht und mit Erfolg, den directen Waarenabsatz und den Transit für sich zu monopolisiren. Ursprünglich war der Personenverkehr auf der Gotthard-Bahn zu 260 000 Reisenden, der Waarenverkehr zu 390 000 t veranschlagt, letzterer zur Hälfte als internationaler Transit. Das erste Betriebsjahr vom Juli 1882 bis dahin 1883 zeigte aber eine Reisendenzahl von 963 000 Personen und an Gütern über 400 000 t, welche eine Einnahme von 42 000 bis 43 000 Frcs. pro Kilometer ergaben. Dieses günstige Ergebniss gleich im ersten Jahre nach der Eröffnung droht die Montcenis-Linie, auf welche Frankreich für seinen Italienischen Verkehr angewiesen ist, zu ruiniren. Schon ist deren Einnahme im Jahre 1882 um 158 000 Frcs. gefallen, und Alles zeigt, dass wir noch nicht an der Grenze des Ausfalls angelangt sind. Aehnlich verhält es sich mit allen anderen Linien, besonders der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn, welche insgesammt eine Abnahme des Verkehrs über den Montcenis constatiren." Es sei daher geboten, dass Frankreich im Interesse seines Handels und seiner Industrie einen billigeren und directeren Weg baue, als derjenige vom Gotthard und vom Montcenis sei, und dies sei der Simplon, dessen Durchbohrung, weil die Vorstudien bereits beendigt seien, binnen kurzer Frist in Angriff genommen werden könne. Der Patriotismus der Franzosen werde das nöthige Capital wohl bald beschafft haben. Der Missstand der billigeren Deutschen Löhne müsse in Frankreich durch billigere Transportmittel ausgeglichen und dieses Opfer dürfe den zunächst betheiligten Linien zugemuthet werden. Herr Marteau hält also daran fest, dass nicht der Staat die Fonds liefere; statt sie aber, wie früher, einzig der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn unter Staatsgarantie aufzubürden, appellirt er an den Patriotismus auch der Französischen Capitalisten. Ob dieser neue Ausweg zu einem günstigen Resultat führen wird, möchte zu bezweifeln sein. Jedenfalls ist die Ausführung des Simplon-Projects seit 1882 um keinen Punkt näher gerückt. In der Schweiz ruht die Frage, in Italien ist sie ganz erkaltet und in Frankreich ist man noch nicht einmal über den Nutzen, die Zweckmässigkeit und Ausführbarkeit des Simplon-Durchstichs im Reinen. Die Freunde des Montblanc, und deren zählt Frankreich eine grosse Zahl, bezeichnen den Simplon-Weg geradezu als den Ruin von Frankreichs Weltverkehr.

Arth-Rigi-Bahn.

Die Wiedereröffnung der Linie hat am 15. April stattgefunden. Es ist dies der früheste Eröffnungstermin seit dem Bestehen der Bahn. Noch in keinem der vorangegangenen Jahre, so weit die Erinnerung reicht, war der Rigi so früh fast ganz schneefrei und die Natur auf demselben so lebhaft erwacht. Leider haben die letzten kalten Tage einen kleinen Rückschlag gebracht, doch hofft man, dass der jetzt gefallene Schnee bald wieder verschwinden werde. Die Nachfrage nach Rigi-Bahnbilleten ist namentlich seitens der Gotthard-Reisenden, und zwar ganz besonders seitens der zahlreich aus dem Süden Kommenden, eine erhebliche. Ueberhaupt hat die Saison in der Centralschweiz noch nie so früh begonnen, als heuer.

Directe Züge London-Gotthard-Rom.

Die Französische Ostbahngesellschaft hat nach getroffener Vereinbarung mit den Englischen Bahnen, der Französischen Nordbahn sowie den Schweizerischen und Italienischen Bahnen einen täglich einmal zwischen London und Rom verkehrenden Expresszug mit I. und II. Wagenclasse eingerichtet, welcher auf der directesten Linie über Calais, Laon, Belfort, Luzern und den Gotthard befördert wird. Es sind directe Wagen zwischen Calais, Basel und Bern sowie Wagen der internationalen Schlafwagen-Gesellschaft zwischen Calais, Basel und Mailand eingestellt. Eine ähnliche directe Linie zwischen London und Rom ist auf dem Wege über Calais, Paris, Dijon, Lyon, Nizza und Genua eingerichtet worden.

Aus Belgien. (Jahresberichte pro 1883.)

Westflandern.

Der Bericht über das II. Semester weist ein günstiges Resultat auf, da aus dem Reinertrage die für diese Zeit fälligen Coupons bei den privilegirten Actien 7,39 Frcs. und bei den einfachen Actien 8,85 Frcs. erhalten. Die Einnahmen steigerten sich in folgender Progression:

	1881 Frcs.	1882 Frcs.	1883 Frcs.
Für Personen	1 354 643	1 397 363	1 451 103
„ Güter	1 188 484	1 221 349	1 287 615
Zusammen	2 543 127	2 618 712	2 738 718

Braine le Comte-Gent.

Der Betriebsüberschuss belief sich auf 1 179 196 Frcs. (47 067 Frcs. mehr als 1882); hierzu kommen noch 32 979 Frcs. an diversen Einnahmen. Die privilegirte Actie erhielt 41,05 Frcs. (mehr 1,50 Frcs.), die einfache Actie 73,10 Frcs. (mehr 4,45 Frcs.). Der Bericht zählt die zu Gunsten der Gesellschaft gegen die Belgischen Staatsbahnen erlassenen gerichtlichen Urtheile auf, welche Transporte für solche Stationen und Umgegend betreffen, für welche die Linie Braine-Gent die kürzeste Route bietet; es wird ein neuer Process gegen den Staat beabsichtigt, weil er trotz der wider ihn erlassenen Urtheile sich für berechtigt hält, der Linie Braine-Gent alle Sendungen für seine Betriebsstrecken zu entziehen. Ausserdem schwebt noch ein Process zwischen Regierung und Staat bezüglich der Auslegung des § 2 in Artikel 7 des Concessionsvertrages.

Die Bahnen in den Ebenen von Herve.

Die Roheinnahmen seit Eröffnung der Linie bis Verviers beliefen sich auf:

	Personen Frcs.	Güter Frcs.	Zusammen Frcs.
in 1881	276 017,26	470 879,38	746 896,64
„ 1882	307 931,76	539 997,08	847 928,84
„ 1883	311 379,88	579 041,72	890 421,60

Bei gleichmässiger Zunahme ergiebt sich pro 1883 eine Mehreinnahme von 42 493 Frcs.; auf das Kilometer entfallen 25 441 Frcs. Bruttoeinnahme resp. 12 720 Frcs. Betriebsüberschuss. Nach Abrechnung der öffentlichen Lasten, der allgemeinen Unkosten und der Obligationszinsen, Dotirung eines Fonds zur Bestreitung aussergewöhnlicher Arbeiten und des Actien-Amortisationsfonds vertheilte die Gesellschaft eine Dividende von 5 Frcs. pro Schein.

Da die Bahn ein Gebiet durchschneidet, welches an der Oberfläche wie im Innern ein reiches ist, lässt sich in Folge weiterer Ausbreitung der Industrie- und Handelsverhältnisse eine Vergrösserung der Dividende mit jedem weiteren Jahr erhoffen; besonders schliessen sich verschiedene Kohlengruben an die Hauptlinie an, was den Verkehr noch mehr beleben muss. St.

Aus Italien.

Südbahn.

Auf der Tagesordnung der zum 29. Mai cr. einberufenen Generalversammlung steht zur Beschlussfassung (abgesehen von dem Jahresbericht pro 1883 und Voranschlag pro 1884 nebst Berathungen darüber) die Genehmigung der mit der Regierung getroffenen Convention bezüglich Betriebsübernahme des Adriatischen Netzes und eventuellen Baues neuer Linien, sowie gleichzeitigen Verzichtes auf den Betrieb der eigenen Linien während der Dauer der obenerwähnten Betriebsführung; die definitive Verzichtleistung auf den Betrieb des Calabro-Sicilianischen Netzes (Staatseigenthum), finanzielle und interne Angelegenheiten etc.

Project Portogruaro-Casarsa.

Das Ingenieuramt hat dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten das ausgearbeitete Project dieser 19,47 km langen Linie 3. Kategorie eingereicht; der Kostenanschlag beträgt (excl. Schienen und feste mechanische Vorrichtungen auf den Stationen) 1 178 000 L., d. i. 60 516 L. pro 1 km Bahnlänge. Grössere Bauwerke werden nicht erforderlich.

Tramway Mestre-Dogana di S. Giuliano.

Zum Bau und Dampfbetrieb dieser 4,35 km langen Linie hat der Minister die Genehmigung ertheilt. St.

(„Monitore delle strade ferrate“ No. 18 vom 30. April.)

Frankreich, Nord.

Aus dem Jahresbericht der Verwaltung der Französischen Nordbahn pro 1883, wie er der Generalversammlung vom 28. April cr. erstattet worden, bringen wir die nachstehenden Angaben.

Gesammt-Anlagecapital ult. December 1883 1 268 542 474 Frcs., davon während des Betriebsjahres 52 427 643 Frcs. Diese vertheilen sich auf: Neubauten resp. Betriebszuschüsse bei solchen 37 335 900 Frcs. (die im Berichtsjahr eröffneten Linien haben eine Ausdehnung von 61 km); Vermehrung des Rollmaterials nebst Zubehör 13 367 702 Frcs. (Zuwachs an Material 97 Locomotiven, 62 Tender, 110 Personen- und 1 029 Güterwagen); 1 255 916 Frcs. Ausgaben zu Ergänzung resp. Zuschuss für die Belgische Nordbahn und 468 125 Frcs. für Vermehrung des Rollmaterials etc. dieses Netzes.

Die bis Ende 1883 realisirten Gelder betrugen 1 316 141 022 Francs mit disponiblem Ueberschuss von 40 598 548 Frcs. Im Betriebsjahr wurden 213 420 Obligationen mit einem Ertrage von 78 044 800 Frcs. emittirt, d. i. zum Durchschnittspreise von 365 bis 368 Frcs. pro Obligation. Der Durchschnittssatz für Verzinsung und Amortisation stieg von 4,668 pCt. in 1882 auf 4,788 pCt. in 1883.

Die Gesammtlänge der von der Gesellschaft betriebenen Linien stieg mit Jahresschluss auf 3 304 km (seit dem Vorjahre um 74 km) incl. der für Staatsrechnung betriebenen Linie Solesmes-Le Cateau.

Die Betriebsresultate für das gesammte Netz incl. Nord-Belge waren: Roheinnahme 188 225 732 Frcs. (in 1882 186 373 777 Francs), Betriebsausgabe 100 884 630 (94 951 666) Frcs., Betriebsüberschuss 87 341 102 (91 422 111) Frcs. Diese Ausgaben betrugen 53,9 (51,2) pCt. der Roheinnahme.

Von dem Betriebsüberschuss sind die Beträge für Verzinsung und Amortisation (Obligationen wie Actien) mit 55 617 509 Frcs. für das Französische und mit 5 157 045 Frcs. für das Belgische Nordbahnnetz abzuziehen, dagegen sind der Reinertrag der Gürtelbahn, der Betriebsüberschuss der Staatsbahnlinien und der Uebertrag aus dem Vorjahr hinzuzurechnen. Mit Rücksicht hierauf stellt sich der Reinertrag auf 27 902 193 Frcs.

Der Verwaltungsrath schlägt der Versammlung vor, dem Fonds der ausserordentlichen Reserve zur Vermehrung dieses Saldos noch einen Betrag von 2 022 807 Frcs. zu entnehmen, so dass die hierdurch gebildete Summe von 29 925 000 Frcs. die Festsetzung einer Dividende von 57 Frcs. pro Actie oder, incl. der 16 Frcs. Zinsen, das Erträgniss der Actie pro 1883 auf 73 Frcs. gestattet; die ausserordentliche Reserve würde immerhin noch 7 696 188 Frcs. betragen.

Baron Alph. von Rothschild, der Vorsitzende der Generalversammlung, sprach in seinem Schlusswort das grösste Vertrauen auf die Zukunft der Gesellschaft aus, deren Lage sich durch die neuesten Conventionen mit dem Staat geklärt und befestigt habe. St.

(„Moniteur des intérêts matér.“ No. 18 v. 4/5.)

Amerikanische Correspondenz.

Ein Petroleumunfall.

In der Nähe der Station Angola (Lake Shore Bahn) riss am 21. März Nachts ein Güterzug von 30 Wagen incl. 10 Petroleumwagen in zwei Theile. Sobald dies bemerkt wurde, hielt man den vorderen Theil an und stiess zurück. Der abgerissene Theil hatte seine Bewegung in der Richtung des Zuges aber noch fortgesetzt und beide Theile stiessen daher mit grosser Kraft aufeinander, wobei ein Oelbassin explodirte und der Inhalt Feuer fing. Im Nu standen der betreffende Wagen und der benachbarte Bassinwagen in vollen Flammen. Während eine Anzahl hinzugekommener Landleute beim Aufräumen beschäftigt waren, kamen noch mehrere Explosionen vor und verschiedene Personen wurden beschädigt. Ein Knabe wurde dabei über die Einfriedigung geschleudert und mehrere Leute erhielten starke Brandwunden. Das Feuer zerstörte 26 Wagen und die Schienen auf beiden Gleisen, so dass bis zum Aufräumen und Wiederherstellen eine Hilfsroute benutzt werden musste.

Sorge für das Personal.

Die Eastern Eisenbahn hat einen grossen Saal in ihrer Personenstation in Salem (Mass.) zum Lese- und Versammlungszimmer für ihr Personal eingerichtet und bestimmt.

Entschädigung für eine verlorene Stimme.

Ein eigenthümlicher Rechtsstreit fand neuerlich in Charlotte, N.-C., seinen Abschluss. Ein Mr. Turrentine, der vor mehreren Jahren Postagent auf der Strecke zwischen Charlotte und Danville war, behauptete, dass während kalter Witterung die Gesellschaft unterlassen habe, einen Ofen in seinem Wagen anzubringen, wodurch er sich erkältete und so schwer leidend wurde, dass er seine Stimme verlor. Mr. T. schätzte diese auf einen Werth von 20 000 D. und klagte auf Zahlung dieser Summe gegen die Richmond und Danville Eisenbahn. Das Gericht sprach dem Kläger eine Entschädigung von 2 500 D. zu.

Eisenbahnen in Guatemala.

Die in der Ausführung begriffenen Eisenbahnen in Guatemala und San Salvador werden ein Netz von über 600 Miles ergeben und 8 000 000 D. kosten. Als Spurweite sind 3′ 6″ angenommen. Es werden dadurch die bedeutendsten Städte beider Länder wie auch die beiden Küsten mit einander durch Eisenbahnen in Verbindung gesetzt werden. Die zum Bau erforderlichen Werkzeuge etc. werden von Newyork bezogen und nach Santo Thomas (am Caraibischen Meer) verschifft.

Normalzeit.

Nach einer Aeusserung des Mr. W. F. Allen, Secretär des Normalzeit-Verbandes und Herausgeber des „Official Guide“ hat die Einführung des Normalzeit-Systems seitens der meisten Bahnen zu dessen allgemeinen Annahme im Lande geführt. Auf die von dem Genannten bei 153 Bahnverwaltungen gehaltene Anfrage ist ihm von 108 geantwortet, dass die an ihren Linien belegenen Städte sich jener Zeit ebenfalls bedienen. Von 100 in dem Census von 1880 aufgeführten bedeutenderen Städten haben 78 jene Norm bereits angenommen. Weiterer Fortschritt hierin ist sicher vorauszusehen.

Literatur.

Mittheilungen des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirthschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen. Soeben ist das neueste Heft derselben (No. 3 und 4 pro 1884) in der Stärke von 20 Druckbogen mit sehr reichem Inhalt erschienen.

Unter Anderem bringt das Heft folgende Publicationen: 1. Entwurf eines Gesetzes über die Unfallversicherung der Arbeiter nebst Begründung; 2. Vorlage an den Landes-Eisenbahnrath, betreffend den Entwurf eines internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr; 3. Die Lage der Industrie im Vereinsbezirke im Jahre 1883; 4. Bericht der Nordwestlichen Gruppe des Vereins Deutscher Eisen- und Stahl-Industrieller über die Lage der Eisen- und Stahl-Industrie in Rheinland-Westfalen und Nassau im Jahre 1883.

Davon nehmen die Mittheilungen des Entwurfs eines internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr allgemeineres Interesse in Anspruch, da dieser wichtige Gegenstand bei der nächsten, am 23. d. Mts. stattfindenden Sitzung des Landes-Eisenbahnraths zur Verhandlung kommen wird.

Von ebenso allgemeinem Interesse ist der, mit reichem statistischem Material ausgestattete Bericht über die Lage der Industrie im Vereinsbezirk im Jahre 1883. Die Referate über die verschiedenen Sitzungen des Vereinsausschusses gewähren Denen, die nicht als Mitglieder direct Antheil an den Verhandlungen nehmen, Gelegenheit, sich ein Bild von der vielseitigen Thätigkeit des Vereins zu machen. Die Berichte über die Verhandlungen der Bezirks-Eisenbahnräthe Köln und Hannover werden sehr erwünscht sein, da die betreffenden Protocolle nicht in weiteren Kreisen veröffentlicht werden und auch durch den Buchhandel nicht zu beziehen sind.

Miscellen.

Eine Schiffseisenbahn neben dem Suezcanal.

Aus Constantinopel wird der „Fr. Ztg.“ geschrieben: Unternehmungslustige Amerikaner möchten den Engländern am Suezcanal gerne Concurrenz machen. Der frühere Amerikanische Generalconsul in Egypten, Herr de Léon, ist vor einiger Zeit hier angekommen (man sagt. im Auftrage des bekannten Amerikanischen Ingenieurs Eads, des Concessionärs für den Bau einer Eisenbahn über den Panamacanal), um die Türkische Regierung für ein kühnes Project zu gewinnen: die Herstellung einer Schiffseisenbahn längs der gedachten Wasserstrasse auf Türkischem Gebiete. Die Bahn, die am Golfe von Akkabba ihren Ausgangspunkt finden würde, soll hiernach dazu dienen, die in Docks gebrachten Schiffe vom Mittelländischen Meer in's Rothe Meer zu befördern. Herr de Léon verspricht der Türkischen Regierung goldene Berge von diesem Unternehmen, nicht zu reden von den politischen Vortheilen, welche nach seiner Ansicht die Pforte sich dadurch sichern könnte. Welche hohe Meinung der Generalconsul selbst von der Sache hat, geht aus dem Umstande hervor, dass er einem meiner Freunde eine Gründeractie zu dem respectablen Preise von 300 £ angeboten hat. Trotz alledem wird es schwer halten, der Türkischen Regierung die Concession zu entlocken, zumal seitdem in Tophane die Commission zur Entwickelung von Handel und Industrie tagt. Diese Commission ist nämlich, das ist kein Scherz, dazu da, um möglichst zu verhindern, dass auswärtige Capitalien für industrielle Unternehmungen allzu reichlich in's Land fliessen. Der alte Namyk Pascha, der Präsident der Commission, hat noch kürzlich einer Section des Handelsministeriums die Leviten gelesen, weil diese vielleicht in Folge von Nahrungssorgen einen schwachen Versuch gemacht hatte, Europäische Capitalien anzulocken. „Ich bin dieserhalb sehr unzufrieden mit Euch“, soll er gesagt haben, „denn je mehr Geld die Fremden bei uns einführen, desto rascher verblasst unser Stern im eigenen Lande“. Was aber Namyk Pascha, der greise Freund des Sultans wünscht, das ist für Viele Gebot.

Canadian Pacific Bahn.

Die Entreprise der Herren Onderdonk und Genossen an der Canadian Pacific Bahn erstreckt sich von Port Moody bis Savona's Ferry am See Kamploops und hat eine Gesammt-Bahnlänge von 213 Miles. Die Arbeiten am Ausgange des Fraser sind äusserst schwere zu nennen. Auf 13 Miles kommen ebenso viele grosse Brücken, ja in einer Section 6 Brücken von 7000 Fuss Länge. Auf einer Bahnerstreckung von 25 Miles muss der Einschnitt in festem Grund ausgesprengt werden.

Während der Sommercampagne 1883 beschäftigte Onderdonk 7000 Arbeiter, darunter 4000 Chinesen, mit einem Geldaufwand von monatlich 40000 £. Die übernommenen Arbeiten werden sicher im Sommer 1885 beendigt sein.

(„Engineering“ vom 28. März 1884.)

Mexicanische Centralbahn.

Am 8. März fand unter grossen Feierlichkeiten die Eröffnung der von Amerikanischen Unternehmern ausgeführten Eisenbahn von Mexico bis El Paso del Norte am Rio Grande statt.

Elektrische Beleuchtung in London. Das Parlament hat der City von London auf deren Antrag die Ermächtigung ertheilt, die elektrische Beleuchtung ihrer Strassen in die eigene Hand nehmen zu dürfen. Nach den Berichten der Englischen Tagesblätter hat nun die städtische Bauverwaltung den Vorschlag gemacht, die wichtigsten Strassenzüge der City in fünf Bezirke einzutheilen, deren jeder an eine Gesellschaft für elektrische Beleuchtung übergeben werden soll. Sowohl für die öffentlichen Lichter, als auch für die Lichter in Privatgebäuden sollen bestimmte, keinesfalls zu überschreitende Preise vereinbart werden. Die tüchtigsten Englischen Beleuchtungs-Gesellschaften sind bereits aufgefordert worden, Anerbieten einzureichen, da beabsichtigt wird, das elektrische Licht so rasch wie möglich in sämmtlichen Hauptstrassen der City einzuführen.

Elektrische Eisenbahn in Brighton.

Am 4. d. Mts. wurde in Brighton eine elektrische Eisenbahn eröffnet, welche ungefähr 1½ km lang ist. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt 13 km pro Stunde.

Locomotivenbau.

Die Amerikanische Concurrenz macht sich auch in diesem Industriezweige schon in Europa fühlbar, indem eine Amerikanische Locomotivfabrik die Lieferung von Locomotiven für die Valls-, Vallenueva- und Barcelonabahn in Spanien übernommen hat.

Strassenpflasterungen aus Stahl.

Ingenieur Stiller macht laut der „Deutschen Bauzeitung“ den Vorschlag, stark befahrene Strassen anstatt mit Stein, Asphalt oder Holz mit geriffelten Stahlplatten von 12 m Länge, 0,33 m Breite und 15 mm Dicke zu belegen. Die Platten werden auf eine Betonschicht verlegt und die Stossverbindungen mittelst Laschen und Schrauben aus Stahl hergestellt. Das Gewicht dieses Belages beträgt 110 bis 120 kg pro m².

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Güterverkehr.

Mit Rücksicht auf die erforderliche Benutzung der eingeleisigen Hafenbahn in Stralsund durch die vom 20. Mai cr. ab zwischen Berlin und Stralsund coursirenden Courierzüge wird vom genannten Tage ab bis auf Weiteres die **Be- und Entladefrist** für solche Wagen, welche auf **den Hafengeleisen in Stralsund** nach Antrag der Interessenten zur Be- resp Entladung bereit gestellt werden, **auf 10 Tagesstunden herabgesetzt.**

Berlin, den 6. Mai 1884. (1125)
Königliche Eisenbahndirection.

Mit dem 1. Juli d. J. scheiden die Artikel Mühlenfabrikate (Getreidemehl, Spelz- und Griesmehl, Graupen, Grütze, Gries, gerollte Gerste, geschrotenes Getreide, auch Futtermehl) aus dem Ausnahmetarif d des **Schlesisch-Polnischen Verband-Gütertarifs** wieder aus und tritt mit demselben Tage für diese Artikel ein besonderer Ausnahmetarif in Kraft, in welchem bezüglich der Deutschen Verbandstrecken die zum Theil höheren Schnittsätze des Specialtarifs I und bezüglich der Polnischen Verbandstrecken die Sätze des Ausnahmetarifs d für Getreide eingerechnet werden.

Breslau, den 2. Mai 1884. (1126)
Namens der Verbandverwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction.

Vom 1. Juli d. J. ab tritt eine **Frachterhöhung** für den Loco- und Transitverkehr unserer Station Kastel einerseits mit den Bayerischen Stationen westlich der Stationen Dillingen resp. Westheim resp. Igling und südlich andererseits ein, über welche unser Tarifbüreau auf Verlangen nähere Auskunft ertheilt.

Frankfurt a/M., den 7. Mai 1884. (1127)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 15. Mai 1884 tritt ein Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Staatsbahn-Verkehr **Elberfeld-Erfurt und Thüringische Privatbahnen** in Gültigkeit.

Elberfeld, den 28. April 1884. (1128)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 15. d. Mts. treten im Güterverkehre **Köln (linksrheinisch) - Braunschweig** für die Beförderung von Gütern der Specialtarife A 2, I und II von der Haltestelle Wierthe der Braunschweigischen Eisenbahn nach den Stationen Köln und Uerdingen des Eisenbahn-Directionsbezirks

Köln (linksrheinisch) die nachfolgenden Frachtsätze in Kraft:

von Wierthe nach	pro 100 kg in Mark Specialtarif A 2	I	II
Köln	2,00	1,82	1,45
Uerdingen .	1,93	1,75	1,39

Köln, den 10. Mai 1884. (1129)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische).

Sächsisch-Thüringischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Juni 1884 tritt für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Königlich Sächsischen Staatsbahnen, sowie der Station Reichenberg der K. K. priv. Süd-norddeutschen Verbindungsbahn einerseits und den westlich bezw. südlich von Halle und Leipzig belegenen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt (incl. Leipzig Th. Bhf.) und den Stationen der Gotha-Ohrdrufer Bahn, ferner den Stationen der Nordhausen-Erfurter, Saal-, Weimar-Geraer, Friedrichrodaer, Ruhlaer, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Hohenebra-Ebeleber und Eisenberg-Crossener Eisenbahn andererseits ein neuer Tarif in Kraft.

Hierdurch werden aufgehoben:

a) der Sächsisch-Thüringische Verbands-Gütertarif vom 16. März 1880;
b) der Rheinisch-Thüringisch-Sächsische Verbands-Gütertarif vom 15. Juli 1878;
c) der Preussisch-Thüringische Verbands-Gütertarif vom 1. August 1878;
d) der Schlesisch-Rheinische Verbands-Gütertarif vom 1. August 1878

nebst den hierzu erschienenen Nachträgen etc., jedoch nur insoweit, als sie Bestimmungen und Tarifsätze für den Güterverkehr zwischen den im rubr. Tarif aufgeführten Stationen enthalten.

Vom gleichen Tage ab kommen an Stelle der z. Z. bestehenden Tarifsätze

1. im Gütertarif für den Local- und directen Verkehr des Directionsbezirks Erfurt und der Thüringischen Privatbahnen vom 1. April 1883 für Elsterwerda O. L. und bezw. Roederau mit den westlichen Verbandsstationen,
2. im Staatsbahngütertarif zwischen dem Directionsbezirk Berlin einer- und dem Directionsbezirk Erfurt und den Thüringischen Privatbahnen andererseits vom 1. Januar 1884 für Dresden Friedrichstadt, Elsterwerda B.-Dresd., Görlitz, Grossenhain, Kamenz und Zittau mit den westlichen Verbandsstationen,
3. im Berlin-Thüringisch-Bayerischen Verbandsgütertarif vom 1. August 1883 für Hof, Eger und Franzensbad mit den nahe bei Eisenach gelegenen Stationen des Directionsbezirks Erfurt,
4. im Magdeburg-Sächsischen Verbands-Gütertarif vom 1. Mai 1882 für Sömmerda, Station des Directionsbezirks Magdeburg mit einigen Sächsischen Stationen,
5. im Norddeutsch-Sächsischen Verbands-Gütertarif vom 1. Mai 1882 Heft 2 für die Stationen Nordhausen und Wolkramshausen des Directionsbezirks Frankfurt a/M. mit div. Sächsischen Stationen

die entsprechenden Entfernungen und Frachtsätze des rubricirten Tarifs durchweg zur Anwendung.

Durch diese Tarifänderungen werden neben vielfachen Frachtermässigungen in einzelnen Fällen auch geringfügige Frachterhöhungen herbeigeführt; letztere treten indess erst am 1. Juli 1884 in Kraft.

Exemplare des Tarifs sind vom 25. Mai d. J. ab bei den Verbands-Expeditionen zum Preise von 1,40 M. käuflich zu haben. Nähere Auskunft ertheilt bis dahin die unterzeichnete Königliche Eisenbahn-Direction.

Zwischen Wolfsgefärth Th. einerseits und Seelingstädt, Teichwolframsdorf und Werdau andererseits, sowie zwischen Plagwitz-Lindenau Th. einer- und Werdau andererseits findet vom 1. Juli 1884 ab eine directe Güterabfertigung nicht mehr statt. Die bisherigen bezüglichen Frachtsätze bleiben für diese Stationen bis Ende Juni cr. noch in Giltigkeit.

Erfurt, den 3. Mai 1884. (1130)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung und im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Moskau-Wjäsma-Schlesischer Flachs-Verkehr. Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1884 n. St. wird in den vom 13. April 1884 n. St. giltigen Tarif für die Beförderung von Flachs, Hanf, Heede und Werg zwischen Moskau und Wjäsma der Moskau-Brester Bahn einerseits und Schlesischen Stationen andererseits die Relation Minsk (M. B. E.)-Oderberg loco und trans. der Oberschlesischen Eisenbahn für den Transport von Flachs, Flachsheede und Werg mit den nachstehenden Frachtsätzen und Transportbedingungen aufgenommen.

Es werden erhoben für Sendungen bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg zu einem Frachtbrief:

ab Schnittpunkt östlich bis Minsk (M. B. E.) . . . . 1,41 M.
ab Schnittpunkt westlich bis Oderberg loco . . . . 2,08 „
ab Schnittpunkt westlich bis Oderberg trans. . . . . . 2,02 „
pro 100 kg.

Es gelten für den Verkehr der vorbenannten Stationen die in dem Ausnahme-Tarif I B (Flachs etc.) des Deutsch-Russischen Gütertarifs (cfr. 6. Tarif-Nachtrag) ad Tarif-Tabelle II für den Verkehr zwischen Minsk (L. R. E.) und Oderberg loco resp. transito enthaltenen Transportbedingungen.

Der Transport der Sendungen erfolgt ausschliesslich via Brest-Warschau-Sosnowice.

Bromberg, den 1. Mai 1884. (1131 J)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. d. Mts. sind die Stationen Eisern, Hain und Reinhold-Forster der Eisern-Siegener Bahn in den vom 1. März d. J. gültigen Holz-Ausnahmetarif aufgenommen. Die directen Taxen für diese Stationen werden durch Anstoss nachfolgender Entfernungen und Antheile an die Kilometer und Frachtsätze der Station Niederschelden gebildet.

Niederschelden-Eisern, 10 km 0,03 M.
„ -Hain, 11 km . 0,04 „
„ -Reinhold-Forster, 5 km . 0,02 „
pro 100 kg.

Köln, den 4. Mai 1884. (1132)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirection
(linksrheinische).

Die gemäss unserer Bekanntmachung vom 18. Februar cr. für die Stationen Holzminden und Osnabrück im **Niederländisch-Westfälisch-Oldenburgischen bezw. Niederländisch-Norddeutschen Verbande** eingeführten ermässigten Frachtsätze finden im Verkehre mit den Stationen der Strecken Holzminden-Soest bezw. Osnabrück-Rheine gleichmässige Anwendung, sofern nicht die bereits bestehenden Tarifsätze niedriger sind.

Hannover, den 30. April 1884. (1133)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Im **Sächsisch-Südwestdeutschen Verbande** kommen für den Verkehr zwischen Hausen-Raitbach (Bad. Staatsb.) und Gera, Leipzig (Bayer. und Dresd. Bahnh.), Plagwitz-Lindenau, Zeitz, Dresden Alt- und Neustadt, Elsterwerda, Görlitz, Kamenz und Zittau der Sächsischen Staatsbahn directe Frachtsätze zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft ertheilen.

Dresden, am 5. Mai 1884. (1134)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai cr. treten ermässigte Frachtsätze des **Ausnahmetarifs B für Getreide aller Art und Hülsenfrüchte, Malz, Mühlenfabrikate und Oelsamen** unseres Local-Gütertarifs vom 1. April 1883 zwischen der Station Moabit der Berliner Ringbahn und den Stationen Anclam, Alt-Damm, Ducherow, Grambow, Greifswald, Löcknitz, Miltzow, Nechlin, Pasewalk, Prenzlau, Stargard i/Pomm., Stettin Central-Güterbahnhof, Strasburg i. d. U/M., Tantow, Wolgast und Züssow der Berlin-Stettiner Bahn sowie der Station Posen der Märkisch-Posener Eisenbahn in Kraft, über deren Höhe die betreffenden Güterexpeditionen und das Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatseisenbahnen hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft ertheilen.

Berlin, den 6. Mai 1884. (1135)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1884 n. St. werden für den Getreideverkehr nach Danzig und Neufahrwasser die nachstehenden Stationen der Moskau-Kursker Eisenbahn in die vom 20. März bis 15. September 1884 neuen Stils giltige Tariftabelle I (Getreide-Exporttarif) des durch den 7. Nachtrag zum Deutsch-Russischen Gütertarif eingeführten ermässigten Ausnahmetarifs XIII unter den dortselbst enthaltenen Transportbedingungen mit den nachfolgenden Frachtsätzen aufgenommen:

Pro 10 000 kg (610 Pud) in Rubeln:

	Nach Danzig	Nach Neufahrwasser
von Otrada	178,95	179,95
„ Mzensk	180,73	181,73
„ Tschern	182,09	183,09
„ Skuratowo	183,49	184,49
„ Samoswanowka . . .	184,58	185,58
„ Sergiewo (Güter) . . .	184,23	185,23
„ Sergiewo (Passag.) . . .	184,35	185,35
Ausser den vorstehenden Frachtsätzen kommen noch zur Erhebung für Aufladen und Uebergabe.	4,38	4,38

Bromberg, den 2. Mai 1884. (1136 J)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Mit 15. Mai l. Js. tritt der Nachtrag VII zum Heft No. 1 und der Nachtrag VIII zum Heft No. 2 des Norddeutsch-Sächsischen Verbandtarifes in Kraft.

Diese Nachträge enthalten die Aufnahme der Station Wiesenburg i. B. der Königl. Eisenbahndirection Frankfurt a/M., sowie Frachtsätze mit der Station Grabow der Berlin-Hamburger Eisenbahn.

Die Nachträge erliegen in der Station Reichenberg, als auch bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit.

Wien, am 2. Mai 1884. (1137)

Die Direction.

II. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. priv. Böhmische Westbahn. Eröffnung der Haltestelle Vollmau für den Personen- und Gepäckverkehr. Mit 20. Mai 1884 wird die zwischen den Stationen Taus und Furth i/W. gelegene „Haltestelle Vollmau“ für den Personen- und Gepäckverkehr in beschränkter Weise eröffnet.

Die Züge, bei welchen Personen- und Reisegepäck von und nach dieser Haltestelle aufgenommen werden, sind aus den affigirten Fahrplänen zu ersehen.

Die Personen- und Gepäckabfertigung erstreckt sich lediglich auf den Localverkehr.

Hierbei gelangen als Fahr- und Reisegepäck-Gebühren nach und von den Stationen in der Richtung gegen Prag die von resp. nach der Station Furth i/W., und von dieser Haltestelle nach Furth i/W. und umgekehrt die von Taus nach Furth i/W. und vice versa bestehenden Taxen zur Einhebung.

Prag, im Mai 1884. (1138)

Die Betriebsdirection
der K. K. priv. Böhmischen Westbahn.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

III. Eisenbahn-Effectenverkehr.

Königliche Eisenbahn-Direction Erfurt. Bei der am 19. dieses Monats stattgehabten Ziehung der planmässig im Jahre 1884 zu amortisirenden Prioritäts-Obligationen der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft sind die im nachstehenden Verzeichnisse aufgeführten Nummern ausgeloost worden.

Wir fordern die Inhaber der gezogenen Obligationen auf, den Nominalbetrag der letzteren

vom 1. Juli 1884 ab

1. in Erfurt: durch unsere Hauptcasse,
2. in Berlin (Ascanischer Platz 5), Dessau, Halle a/S., Weissenfels und Cassel: durch unsere dortigen Betriebscassen

gegen Rückgabe der Obligationen in den gewöhnlichen Geschäftsstunden zu erheben.

Ausserdem werden in gleicher Weise eingelöst

die Obligationen der Serien I bis IV:

3. in Berlin: durch die General-Direction der Seehandlungs-Societät,
4. in Leipzig: durch die Leipziger Bank,

die Obligationen der Serie V:

5. in Berlin: durch die Direction der Disconto-Gesellschaft,
6. in Leipzig: durch die Allgemeine Deutsche Creditanstalt,
7. in Weimar: durch die Weimarische Bank,
8. in Erfurt: durch Herrn Adolph Stürcke,
9. in Frankfurt a/M.: durch die Herren M. A. von Rothschild & Söhne,

die Obligationen der Serie VI:

10. in Berlin: durch die Direction der Discontogesellschaft und durch die Bank für Handel und Industrie,
11. in Leipzig: durch die Allgemeine Deutsche Creditanstalt,
12. in Erfurt: durch Herrn Adolph Stürcke,
13. in Frankfurt a/M.: durch die Herren M. A. von Rothschild & Söhne und durch die Filiale der Bank für Handel und Industrie

Den Obligationen vom 1. Januar 1848 (I. Emission) — vom 31. März 1855 (III. Emission) — vom 1. März 1857 (IV. Emission) — und vom 1. September 1874 (VI. Emission) sind die Coupons No. 8 bis 12 und der Talon; den Obligationen vom 1. November 1851 (II. Emission) sind die Coupons No. 6 bis 12 und der Talon, und den Obligationen vom 1. Juli 1870 (V. Emission) sind die Coupons No. 5 bis 12 und der Talon beizufügen.

Die Verzinsung der ausgeloosten Obligationen hört mit dem 1. Juli cr. auf.

Die Inhaber der in dem nachstehenden Verzeichnisse als rückständig aus früheren Verloosungen aufgeführten Obligationen fordern wir wiederholt zu deren Rückgabe und zur Abhebung der betreffenden Capitalbeträge auf.

Erfurt, den 25. April 1884.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Verzeichniss der am 19. April 1884 ausgeloosten, vom 1. Juli 1884 ab zur Einlösung gelangenden Prioritätsobligationen der Thüringischen Eisenbahngesellschaft.

I. Emission.

Von der jetzt 4 pCt. Prioritätsanleihe vom Jahre 1848, für welche die Obligationen unterm 1. Januar 1848 ausgestellt sind.

Serie A. zu 1000 Thaler. 10 Stück.

No. 26 74 104 126 134 137 165 332 418 432.

Serie B. zu 500 Thaler. 40 Stück.

No. 69 106 176 180 230 283 305 374 397 463 510 606 638 642 760 824 841 868 887 895 929 1002 1017 1042 1242 1262 1322 1335 1370 1431 1530 1600 1604 1614 1661 1656 1672 1681 1791 1842.

Serie C. zu 200 Thaler. 150 Stück.

No. 149 162 203 315 462 468 560 596 597 667 690 691 712 780 783 785 790 796 798 805 807 923 980 990 1084 1115 1129 1161 1264 1288 1324 1356 1368 1444 1546 1626 1647 1655 1704 1771 1780 1784 1855 1862 1981 2051 2204 2346 2429 2596 2600 2601 2604 2610 2613 2697 2700 2718 2738 2747 2784 2808 2823 2846 2862 2937 2977 3040 3162 3206 3235 3273 3328 3364 3397 3424 3466 3532 3540 3548 3591 3595 3709 3849 3867 3992 4003 4006 4090 4141 4244 4331 4336 4420 4464 4473 4603 4679 4712 4740 4772 4806 4820 4848 5011 5031 5210 5254 5266 5276 5310 5369 5381 5438 5464 5472 5514 5581 5648 5697 5833 6188 6219 6220 6278 6296 6303 6306 6354 6376 6429 6441 6461 6493 6682 6747 6757 6901 6905 6935 6967 7094 7110 7160 7192 7226 7376 7434 7478 7492.

Serie D. zu 100 Thaler. 201 Stück.

No. 73 81 119 218 253 311 378 416 425 449 479 630 655 663 697 728 752 863 870 874 1050 1209 1262 1265 1288 1342 1350 1393 1395 1475 1486 1495 1549 1561 1655 1689 1765 1771 1772 1796 1837 2068 2104 2127 2254 2293 2295 2403 2419 2489 2667 2684 2694 2732 2778 2839 2861 2863 2907 3408 3450 3467 3500 3600 3627 3724 3851 3893 3914 3915 3931 3933 3948 3956 3978 3987 4018 4024 4063 4110 4119 4253 4264 4292 4390 4421 4442 4468 4564 4608 4640 4828 4955 4994 5100 5135 5147 5170 5224 5260 5368 5402 5406 5423 5540 5626 5719 5728 5732 5759 5774 5827 5897 5921 5974 6011 6022 6103 6108 6110 6139 6202 6217 6278 6283 6306 6374 6433 6440 6498 6577 6644 6675 6684 6732 6765 6802 6804 6828 6853 6929 7012 7020 7053 7129 7152 7161 7174 7293 7331 7343 7352 7420 7457 7524 7629 7644 7665 7666 7698 7706 7710 7817 7879 7898 7929 8068 8108 8148 8165 8190 8200 8249 8250 8265 8295 8473 8497 8498 8570 8583 8597 8613 8706 8735 8902 8958 8969 8980 8988 9031 9144 9311 9512 9540 9594 9667 9781 9847 9923 9946.

Sämmtliche Obligationen sind mit Coupons No. 8—12 und Talon zurückzugeben.

Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:

1. aus der Verloosung vom 7. April 1881.
   Serie C. zu 200 Thlr. No. 422 5025 6773.
   Serie D. zu 100 Thlr. No. 968 2800.

   Diese Obligationen sind mit Coupons No. 2—12 und Talon zurückzugeben.
2. aus der Verloosung vom 13. April 1882.
   Serie B. zu 500 Thlr. No. 835.
   Serie C. zu 200 Thlr. No. 706 3093 3322 4366 4378.
   Serie D. zu 100 Thlr. No. 707 3716 5477 6112 7110 7212 7462 7869 9270 9539 9858.

   Diese Obligationen sind mit Coupons No. 4—12 und Talon zurückzugeben.
3. aus der Verloosung vom 19. April 1883.
   Serie B. zu 500 Thlr. No. 728 1295 1408.
   Serie C. zu 200 Thlr. No. 480 1569 3315 3772 4741 5385 5462 6102 6355 7042 7142.
   Serie D. zu 100 Thlr. No. 965 1010 1638 2674 2733 3441 4587 5120 6318 6482 6892 8170 8323 9268 9596.

   Diese Obligationen sind mit Coupons No. 6—12 und Talon zurückzugeben.

II. Emission. (Serie II.)

Von der jetzt 4½ pCt. Prioritätsanleihe vom Jahre 1852, für welche die Obligationen unterm 1. November 1851 ausgestellt sind.

Abtheilung A. zu 500 Thaler.
9 Stück.

No. 32 39 86 167 197 236 267 316 334.

Abtheilung B. zu 200 Thaler.
48 Stück.

No. 31 46 52 57 130 148 183 439 470 523 624 670 673 712 726 732 747 796 803 928 964 1089 1102 1105 1111 1171 1180 1203 1277 1305 1316 1380 1387 1436 1476 1534 1662 1667 1695 1756 1829 1903 1916 1918 1928 1935 1949 1983.

Abtheilung C. zu 100 Thaler.
97 Stück.

No. 11 20 26 128 142 155 194 233 239 343 381 442 453 577 600 606 617 626 667 669 715 722 728 766 788 820 867 899 944 1052 1066 1072 1082 1246 1247 1259 1276 1340 1384 1418 1455 1479 1485 1588 1601 1624 1648 1701 1734 1764 1782 1821 1914 1916 1993 2059 2150 2176 2195 2239 2308 2338 2409 2465 2570 2580 2610 2652 2687 2709 2757 2815 2845 2933 2990 3043 3088 3098 3128 3132 3140 3212 3270 3293 3339 3364 3411 3438 3560 3566 3593 3654 3666 3740 3809 3875 3995.

Sämmtliche Obligationen sind mit Coupons No. 6—12 und Talon zurückzugeben.

Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:

1. aus der Verloosung vom 13. April 1882.
   Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 566 581 763 1060 1586.
   Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 416 2007 2887 3425 3463.

   Diese Obligationen sind mit Coupons No. 2—12 und Talon zurückzugeben.
2. aus der Verloosung vom 19. April 1883.
   Abtheilung A. zu 500 Thlr. No. 46.
   Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 324 759 961 1397.
   Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 248 411 413 548 593 733 1865 2087 3462.

   Diese Obligationen sind mit Coupons No. 4—12 und Talon zurückzugeben.

III. Emission. (Serie III.)

Von der jetzt 4 pCt. Prioritätsanleihe vom Jahre 1855, für welche die Obligationen unterm 31. März 1855 ausgestellt sind.

Abtheilung A. zu 500 Thaler.
6 Stück.

No. 6 32 133 155 230 249.

Abtheilung B. zu 200 Thaler.
58 Stück.

No. 2 94 102 163 570 580 662 694 736 742 764 795 931 949 950 1038 1079 1089 1238 1239 1344 1359 1360 1382 1414 1436 1565 1590 1631 1708 1978 1982 2019 2047 2084 2111 2257 2269 2334 2354 2389 2569 2653 2668 2674 2749 2944 3169 3202 3254 3400 3424 3515 3610 3676 3749 3845 3861

Abtheilung C. zu 100 Thaler.
287 Stück.

No. 15 70 136 159 181 206 211 405 423 546 639 642 700 716 737 743 968 1043 1049

1082 1177 1340 1461 1529 1618 1698 1813
1893 1915 1951 1957 2114 2192 2301 2400
2519 2722 2759 2810 2911 3034 3037 3045
3085 3132 3139 3243 3313 3330 3393 3409
3434 3465 3486 3512 3559 3756 3784 3804
3888 3927 4008 4029 4100 4125 4140 4223
4262 4404 4409 4560 4566 4580 4594 4625 4749
4806 4887 5250 5303 5324 5400 5520 5578
5772 5800 5921 5966 5971 6039 6100 6192
6292 6426 6448 6559 6576 6622 6668 6680
6695 6816 6941 7028 7158 7184 7310 7363
7393 7418 7497 7505 7570 7576 7605 7876
7887 7920 7963 8152 8306 8334 8514 8601
8686 8743 8776 8782 8790 8832 9018 9065
9136 9147 9225 9226 9227 9232 9257 9358
9440 9470 9491 9531 9544 9568 9607 9814
9862 9895 9926 9937 10072 10239 10414 10543
10642 10675 10722 10905 10946 11148 11204
11274 11392 11405 11578 11616 11654 11730
11812 11874 11904 12042 12095 12217 12250
12466 12472 12573 12593 12655 12711 12760
12786 12825 12826 12835 12877 12909 12983
13094 13152 13157 13400 13477 13518 13545
13687 13731 13832 14421 14548 14602 14655
14658 14681 14779 14819 14845 14940 15075
15199 15280 15352 15542 15666 15761 15845
15886 15921 15933 15956 15958 15976 16043
16116 16313 16440 16554 16563 16567 16580
16585 16684 16781 16782 16809 16912 16926
16968 17188 17303 17339 17367 17392 17393
17428 17464 17467 17468 17474 17486 17523
17544 17613 17703 17714 17733 17811 17816
17856 18008 18082 18142 18240 18244 18286
18562 18684 18713 18755 18937 19023 19049
19108 19135 19227 19348 19369 19417 19428
19643 19892 19922 19971 20014.

Sämmtliche Obligationen sind mit Coupons No. 8—12 und Talon zurückzugeben.

Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:

1. aus der Verloosung vom 7. April 1881.

Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 1378 3540.

Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 1208 1984 3182 8266 10983 14542 17305.

Diese Obligationen sind mit Coupons No. 2—12 und Talon zurückzugeben.

2. aus der Verloosung vom 13. April 1882.

Abtheilung B. zu 200 Thlr.
No. 674 2027.

Abtheilung C. zu 100 Thlr.
No. 270 5648 7711 11245 11897 13120 14282 17571 17787 17899.

Diese Obligationen sind mit Coupons No. 4—12 und Talon zurückzugeben.

3. aus der Verloosung vom 19. April 1883.

Abtheilung B. zu 200 Thlr.
No. 492 1218 2871.

Abtheilung C. zu 100 Thlr.
No. 1247 1591 1594 2524 2644 3150 3444 5181 7394 8440 8609 8896 8897 9019 9070 9843 10125 11001 11749 11798 12547 13480 15006 16758 17568 18061 18818 19936.

Diese Obligationen sind mit Coupons No. 6—12 und Talon zurückzugeben.

IV. Emission. (Serie IV.)

Von der 4½ pCt. Prioritätsanleihe vom Jahre 1856, für welche die Obligationen unterm 1. März 1857 ausgestellt sind.

Abtheilung A. zu 500 Thaler.
16 Stück.

No. 3 125 191 206 258 267 300 365 449 484 506 663 760 828 864 894.

Abtheilung B. zu 200 Thaler.
82 Stück.

No. 36 51 222 230 261 270 381 395 456 484 501 532 555 679 843 894 924 931 1108 1321 1337 1368 1378 1476 1559 1645 1646 1956 2134 2275 2497 2659 2691 2728 2771 2817 2820 2982 2993 3072 3165 3195 3199 3213 3219 3229 3287 3295 3359 3607 3608 3685 3696 3772 3856 3882 3890 3930 4051 4193 4199 4249 4299 4345 4358 4714 4958 4992 4995 5035 5047 5054 5081 5285 5495 5507 5543 5568 5765 5841 5878 5927.

Abtheilung C. zu 100 Thaler.
291 Stück.

No. 102 201 226 239 261 345 433 597 710 851 928 1078 1091 1107 1130 1181 1295 1324
1360 1382 1383 1490 1502 1515 1523 1557
1660 1734 1791 1841 1959 2019 2020 2142
2334 2376 2483 2497 2529 2574 2582 2609
2631 2922 2948 3004 3070 3080 3257 3345
3532 3533 3869 3923 3977 4071 4099 4613 4712
4714 4736 4739 4780 4874 4900 4985 5031
5042 5113 5117 5168 5300 5342 5375 5377
5496 5544 5620 5672 5676 5688 5765 6025
6030 6343 6346 6664 6753 6768 6811 6896
6927 6943 7027 7189 7213 7460 7488 7540 7614
7797 7916 7927 7975 8117 8129 8169 8188
8227 8299 8359 8469 8635 8649 8715 8849
8851 9132 9138 9228 9266 9307 9341 9375
9415 9472 9476 9514 9588 9664 9699 9881 9889
9896 9902 9957 9990 10058 10070 10127 10164
10225 10273 10282 10304 10345 10367 10402
10557 10623 10671 10676 10771 10837 11073
11225 11290 11346 11365 11421 11534 11667
11724 11799 11839 11917 11999 12018 12134
12184 12241 12348 12426 12619 12719 12790
12924 13009 13060 13270 13296 13366 13491
13608 13731 13735 13924 14005 14195 14209
14254 14274 14293 14294 14399 14404 14559
14571 14581 14599 14624 14632 14723 14938
15003 15060 15081 15110 15299 15353 15494
15500 15553 15565 15813 15848 15903 15938
15947 15972 16087 16128 16141 16150 16184
16210 16465 16494 16533 16584 16597 16725
16760 16854 16932 17093 17207 17266 17315
17342 17498 17545 17550 17671 17690 17755
17803 17828 17876 17877 17964 17984 18121
18422 18501 18579 18599 18690 18782 18869
18893 18974 19068 19156 19288 19520 19569
19596 19753 19913 20114 20151 20268 20281
20360 20410 20468 20473 20487 20529 20534
20679 20794 20861 20893 20910 20921 20930
20943 20972 20976.

Sämmtliche Obligationen sind mit Coupons No. 8—12 und Talon zurückzugeben.

Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:

1 aus der Verloosung vom 7. April 1881.

Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 276 485 1402 1820 2443 4019 5892.

Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 1167 2161 6284 6435 8293 12872 17604 17868 20574.

Diese Obligationen sind mit Coupons No. 2—12 und Talon zurückzugeben.

2. aus der Verloosung vom 13. April 1882.

Abtheilung A. zu 500 Thlr. No. 503.

Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 1278 2726 2952 5168 5326.

Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 3412 3478 5096 5546 9645 11834 11863 15452 15831 16663 16982 20524.

Diese Obligationen sind mit Coupons No. 4—12 und Talon zurückzugeben.

3. Aus der Verloosung vom 19. April 1883.

Abtheilung A. zu 500 Thlr. No. 150 187 478 718.

Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 318 391 502 1482 1485 1639 2442 3619 3621 5646 5685.

Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 75 817 903 1420 1687 2044 2634 2699 3225 5814 6123 6318 6368 6508 7214 8255 8298 8384 8703 8710 8982 9414 10630 11687 12245 13211 13585 13902 13913 13926 14020 14199 14400 14507 14813 15038 15252 15438 15879 16056 16683 16962 18850 19510 20527 20677 20714.

Diese Obligationen sind mit Coupons No. 6—12 und Talon zurückzugeben.

V. Emission. (Serie V.)

Von der 4½ pCt. Prioritätsanleihe vom Jahre 1870, für welche die Obligationen unterm 1. Juli 1870 ausgestellt sind.

Abtheilung A. zu 500 Thaler.
14 Stück.

No. 68 256 296 353 527 540 551 674 717 1032 1137 1286 1586 1592.

Abtheilung B. zu 200 Thaler.
44 Stück.

No. 26 197 208 231 325 403 457 529 764 795 822 914 923 924 938 961 1056 1144 1607 1892 1935 2122 2146 2255 2380 2451 2619 2716 2813 2953 3002 3078 3473 3509 3571 3838 4018 4128 4434 4520 4688 4768 4958 4970.

Abtheilung C. zu 100 Thaler
89 Stück.

No. 24 27 126 200 420 1315 1348 1361 1365 1372 1399 1403 1705 1725 2191 2271 2301 2517 2724 2730 3078 3450 3521 3568 3592 3787 3840 4053 4109 4140 4222 4302 4316 4365 4380 4382 4423 4457 4482 4650 4660 4803 4896 5014 5209 5450 5451 5516 6044 6080 6311 6350 6416 6453 6457 6474 6505 6578 6600 6742 6763 6998 7087 7138 7198 7408 7438 7590 7613 7841 7951 8000 8326 8332 8339 8640 8676 8906 8937 9015 9149 9180 9312 9406 9622 9719 9732 9735 9803.

Sämmtliche Obligationen sind mit Coupons No. 5—12 und Talon zurückzugeben.

Rückständig aus der Verloosung vom 19. April 1883 und daher noch einzulösen sind:

Abtheilung A. zu 500 Thlr. No. 499.

Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 36.

Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 367 1430 2155 2861 2865 3557 4245 5582 6245 6399 6633 6943 7352 7603 8109 8236 8371 9837 9852.

Diese Obligationen sind mit Coupons No. 3—12 und Talon zurückzugeben.

VI. Emission. (Serie VI.)

Von der 4½ pCt. Prioritätsanleihe vom Jahre 1874, für welche die Obligationen unterm 1. September 1874 ausgestellt sind.

Abtheilung A. zu 3 000 Mark.
7 Stück.

No. 207 359 387 403 450 632 913.

Abtheilung B. zu 1 500 Mark.
19 Stück.

No. 1035 1100 1150 1254 1377 1389 1440 2201 2744 2869 2928 2948 3208 3260 3303 3450 3847 3870 3908.

Abtheilung C. zu 300 Mark.
127 Stück.

No. 4061 4475 4499 4570 4590 4711 4716 4721 4779 4904 5062 5347 5420 5623 5628 5693 6147 6149 6152 6308 6373 6381 6433 6461 6471 6572 6933 7050 7055 7301 7517 8214 8259 8534 8573 9460 9675 9992 10082 10210 10297 10322 10327 10337 10342 10414 10979 11132 11148 11555 11560 11565 12065 12318 12357 12399 12505 12510 12515 12520 11558 12799 12843 13163 13508 13518 13722 13804 13809 14095 14682 14684 14706 14963 14975 15039 15255 15545 15550 15555 15556 15680 15685 15781 15812 15900 16253 16268 16811 17200 17288 17344 17349 17354 17885 18576 18675 18680 18715 18720 18725 18730 19176 19181 20045 20057 20797 21120 21406 21576 21613 21618 21733 21738 21990 22827 22938 22943 22956 22961 23142 23208 23278 23283 23698 23816 23878.

Sämmtliche Obligationen sind mit Coupons No. 8—12 und Talon zurückzugeben.

Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:

1. aus der Verloosung vom 7. April 1881.

Abtheilung C. zu 300 ℳ. No. 7695 10597 11231.

Diese Obligationen sind mit Coupons No. 2—12 und Talon zurückzugeben.

2. aus der Verloosung vom 13. April 1882.

Abtheilung C. zu 300 ℳ. No. 5552 5635 6773 9933 11481.

Diese Obligationen sind mit Coupons No. 4—12 und Talon zurückzugeben.

3. aus der Verloosung vom 19. April 1883.

Abtheilung B. zu 1 500 ℳ. No. 2015.

Abtheilung C. zu 300 ℳ. No. 5832 6009 7206 7480 7500 7960 7965 8111 8116 8124 8141.

Diese Obligationen sind mit Coupons No. 6—12 und Talon zurückzugeben.

Erfurt, den 24. April 1884. (1139)

Königliche Eisenbahn-Direction.

(Forts. der offiz. Anzeigen auf Seite 487.)

No. 9. Jahrgang 1884. **Berlin, am 10. Mai 1884.**

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 8. Mai Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A	1651/60	10	Fässchen	gefüllt	46	1	Remagen	Linksrh. Köln	
2	A D	1405	1	Ballen	Manufacturwaaren	55	2	Köln Gereon	„	
3	AH	1022	1	Kiste	leer	24	3	Mannheim	Badische Stsb.	
4	{ A H / C B J / B W / ⊕ }	{ 340 / 102 / 107 / 7 }	1	Ballen	Tabak	71,5	4	Halle	K.E.-D. Magdeburg	
5	{ A N / F }	—	1	Fass	Kurzwaaren	56	5	Aachen Sp. B.	Linksrh. Köln	
6	A R V	15	1	Kiste	Bordeauxwein	80	6	Köln Gereon	„	
7	A S	367	1	Pack	Spaten	12	7	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
8	A S	368	1	„	gefüllt	9	8	Aachen	Linksrh. Köln	
9	B	1788	1	Ballen	Pfeffer	50	9	Kreuznach	„	
10	B L	11	1	Kübel	Butter	20	10	Osnabrück	Rechtsrh. Köln	
11	B O	3056	1	Fass	Sensen	49	11	Igney-Avricourt	Elsass-Lothring.	
12	B S	1/3	3	Pack	Säcke	100	12	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
13	B W	—	3	Säcke	Lupinen	303	13	Breslau	Oberschlesische	
14	C B L	{ 78. 81. 97. 99. 114 }	5	Fässer	Oel	1070	14	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln	
15	C H	23	1	Collo	Sophagestelle	30	15	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
16	C H B	7309	1	Kiste	gefüllt	56	16	M. Gladbach	„	
17	C S	—	1	Korbflasche	neu, leer	3	17	Nürnberg	Bayerische Stsb.	Nürnberg bez.
18	C T	II	1	Kiste	Bruchglas	40	18	Kattowitz	Oberschlesische	
19	C T	996	1	Rolle	anschein. Gummiwaaren	12,5	19	Minden	K. E.-D. Hannover	beschr. Minden.
20	D	6	1	{ Pack in Wachslein. }	2 Rouleaux	3,5	20	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	{ alte Bezettelung von Soest nach Elberfeld.
21	D P	3	1	Pack	4 leere Körbe	17	21	Rheda	K. E.-D. Hannover	
22	D R	532	1	Sack	Gips	32	22	Hasselt	Grand Centr. Belge	
23	E C	1	1	Kiste	?	—	23	Stargard	Oberschlesische	
24	F	221	1	Kübel	—	5	24	Osnabrück K. M.	Rechtsrh. Köln	
25	F	228	1	Tonne	—	14	25			
26	F	1/3	3	—	Eisenplatten	28	26	Ilfeld	K. E.-D. Hannover	{ Leipzig-Schlettstadt bezettelt.
27	B	286	1	Ballen	gefüllt	43	27	Mainz G. E.	Hess. Ludwigsb.	
28	F F	101	1	—	Eisenplatte	5,5	28	Essen	K. E.-D. Elberfeld	
29	{ F G	13091/6	6	Colli	Eisendraht	270 }	29	Neuss	Linksrh. Köln	
		13097	1	Pack	Eisenwaaren	9 }				
30	F"H"F	113	2	„	Pfannen (Küchengeräth)	74	30	Hasselt	Grand Centr. Belge	
31	G B C	784	1	Kiste	Eisenwaaren	12,5	31	Mülheim a/Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
32	G L	9640	1	—	Tisch aus Eichenholz	12	32	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
33	G S	811	1	Kiste	gefüllt	41	33	Trier r/M.	„	
34	G T	823	1	Fass	leer	36	34	Melik H.	Grand Centr. Belge	
35	H	3	1	Pack	alte Säcke	6	35	Goslar	Braunschweig.	
36	H	844	1	Kiste	leere Caffeedosen	7	36	Osnabrück K. M.	Rechtsrh. Köln	
37	H	4890	1	Ballen	gefüllt	24	37	Aachen Rh.	Linksrh. Köln	
38	H M	1/2	2	Pack	60 leere Säcke	43	38	Kattowitz	Oberschlesische	
39	HR	49	1	Fass	leer	6	39	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln	
40	J	12/4	1	Collo	Eisenblech	21	40	B. Borbeck	„	
41	J B C	133	1	Ballen	gefüllt	26	41	Mainz G. E.	Hess. Ludwigsb.	Kreuznach bez.
42	J D	884	1	Kiste	?	17	42	Gleiwitz	Oberschlesische	
43	J F	{ 8688 2613 }	2	Fässer	leer	257	43	Mainz G. E.	Hess. Ludwigsb.	
44	J L	—	1	Korb	Gemüse	28	44	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln	
45	J S	2292	1	Weinfass	leer	14	45	Schweinfurt	Bayerische Stsb.	
46	J T	4	1	Pack	29 leere Säcke	24	46	Kattowitz	Oberschlesische	
47	K	{ 1. 2. 10 }	3	—	Eisenplatten	45,5	47	Oberhausen K. M.	Rechtsrh. Köln	
48	K N	4387	1	Fass	leer	—	48	Mainz G. E.	Hess. Ludwigsb.	
49	L	226	1	Kiste	?	59	49	Saarbrücken	Linksrh. Köln	

LaufendeNr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	LaufendeNr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
50	L D	6068	1	Kiste	Zündhölzer	86	50	Darfeld	Rechtsrh. Köln	
51	L E	425	1	Fass	leer	35	51	Mannheim	Badische Stsb.	
52	L G	15786/7	2	Kisten	Maschinentheile	40	52	Köln Eilgut	Linksrh. Köln	
53	L K	—	1	—	Plättbrett, 1,72 m lang, 28 cm breit	—	53	Halle	K. E.-D. Magdeburg	b. Bodenrevision.
54	L R	2651	1	Ballen	Stöcke	82	54	Cleve	Linksrh. Köln	
55	L R	8512/9	8	Kisten	—	126,5	55	Herne K. M.	Rechtsrh. Köln	
56	M F	20	1	Sack	Lumpen	—	56	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
57	M H	—	1	Büschel	Federstahlstangen	55	57	Endorf	Bayer. Stsb.	8 Stück 4,10 m lang.
58	M H E	—	1	Kistchen	alte Plomben	11	58	Mülheim a/Ruhr	K. E.-D. Elberfeld	
59	M R	12	1	Kiste	gefüllt	12	59	Aachen Rh.	Linksrh. Köln	
60	N	12	16	Pack	leere Körbe	—	60	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
61	N	—	2	Stück	Stahl	3	61	Troisdorf	Rechtsrh. Köln	
62	O	209	1	Ballen	Leinen	11,5	62	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	Schuppenrevision.
63	P	114	1	Pack	3 neue Körbe	11	63	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
64	P	135	1	Kiste	1 Oelgemälde	—	64	Düsseldorf	„	beschr. Barmen n. Düsseldorf.
65	P H S	28801	1	Fass	gefüllt	27,5	65	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppenrevision.
66	S	—	1	—	Kette (m. Ring u. Haken) 4,75 m lg., 1,5 cm stark	3	66	Halle	K. E.-D. Magdeburg	b. Bodenrevision.
67	S G D	1304	1	Kiste	gefüllt	231	67	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
68	S H	—	1	—	Kette, 7 m lang	—	68	Trotha	K. E.-D. Magdeburg	
69	S N	13291	1	Kiste	gefüllt	30	69	Aachen Rh.	Linksrh. Köln	
70	T L	5366	1	Fass	Wein	142	70	Saarbrücken	„	
71	V	944	1	Kiste	Nudeln	15 5	71	Minden	K. E.-D. Hannover	beschr. Minden.
72	W	12	1	Stück	Spindel	—	72	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
73	W H	7	1	—	leinene Privatdecke	—	73	Duisburg K. M.	Rechtsrh. Köln	
74	W H	4216	1	Fass	Russ	11	74	Deutzerfeld	„	
75	W S	I	1	Korb	Kleider	29	75	„	„	
76	W W	12	1	Koffer	gefüllt	183	76	Neuss	Linksrh. Köln	
					B. Colli m. Adressen sign.					
77	Actien-malzfabrik Eisleben	—	1	Pack	Säcke	45	77	Eisleben	K. E.-D. Frankf. a/M.	
78	Adr.	—	1	Collo	Gusstheile	254	78	Kaldenkirchen	Linksrh. Köln	
79	Bayete	—	1	Packet	?	4,5	79	Philippeville	Grand Centr. Belge	
80	Czuckow	38. 50	2	—	alte Milchkannen	24,5	80	Kattowitz	Oberschlesische	
81	Gebr. Deinlein	1215	1	Bierfass	leer	31	81	Würzburg	Badische Stsb.	
82	Hamm E S	3031	1	Kiste	gefüllt	31	82	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
83	Milord	—	1	—	Schachtel (Carton)	0,5	83	Philippeville	Grand Centr. Belge	
84	M. Kattowitz	—	2	Pack	54 leere Säcke	42	84	Kattowitz	Oberschlesische	
85	Paris Aix la Chapelle	183	1	Collo	Zeugwaaren	90	85	Köln Eilgut	Linksrh. Köln	
86	Stoom Browig Venlo	2086	1	Bierfass	leer	—	86	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
					C. Colli m. Nummern sign.					
87	—	10	1	—	eisernes Knierohr	2	87	Guntershausen	K. E.-D. Hannover	auf der Strecke gefunden.
88	—	80	1	—	gusseis. Rohr, 39 cm lang, 8 cm lichte Weite	13	88	Halle	K. E.-D. Magdeburg	b. Bodenrevision.
89	—	183	1	—	Decke	—	89	Mainz G. E.	Hess. Ludwigsb.	
90	—	1861	1	Fass	leer	28	90	Mannheim	Badische Stsb.	
91	—	2632	1	„	Bier	60	91	Carden	Linksrh. Köln	
92	—	3420	2	—	Schaaren	5	92	Vogelsang	K. E.-D. Elberfeld	
					D. Colli mit Figuren sign.					
93	×	—	1	Pack	5 Stück Messingkessel	9	93	Oebisfelde	K. E.-D. Magdeburg	
94		1381	1	Kiste	?	30	94	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	beschrieben Arnheim.
95		8633	1	„	?	75	95	Neuss	Linksrh. Köln	
					E. Colli ohne Signatur.					
96	—	—	1	—	eichenes Aufsatzbrett, 1,54 cm lang, 13 resp. 17 cm breit	—	96	Magdeburg C. B.	K. E.-D. Magdeburg	b. Bodenrevision.
97	—	—	1	Ballen	?	35	97	Neuss	Linksrh. Köln	
98	—	—	1	Pack	Bandeisen	22	98	Kattowitz	Oberschlesische	

Laufende Nr.	Signatur Marke.	Signatur Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort Station.	Lagerort Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
99	—	—	1	—	Bettpfühl (Kissen) —	6	99	Bremen	K. E.-D. Hannover	Bodenrevis. Vermuthl. ein. Auswand.-Collo entf.
100	—	—	8 6	Bolzen „	für Drehschemel — für Kuppelstangen —	22,5	100	Papenburg	Rechtsrh. Köln	
101	—	—	1	—	Brecheisen —	15	101	Hanau	K.E.-D.Frankf.a/M.	
102	—	—	1	—	Buffer —	29	102	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
103	—	—	2 2 1	Bund — —	alter Draht — eiserne Rohre — Bufferscheibe —	—	103	Soest	K. E.-D. Hannover	Schuppenrevis.
104	—	—	1	Fass	alt —	7	104	Kattowitz	Oberschlesische	
105	—	—	1	Holzkoffer m. grauem Segeltuch überzogen u. m. Messingnägeln beschlagen	Effecten —	42	105	Frankfurt a/M.	Main-Neckarbahn	Bezettelt Cöln-Frankf. No. 302 Koff. trägt ausserdem noch d. Adr. Mario Lessona Dottore in Scienza Naturale.
106	—	—	1	—	Eisenband —	0,5	106	Sangerhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
107	—	—	1	Bund	Eisen —	110	107	Braunschweig	Braunschweig.	
108	—	—	1	—	Eisenplatte —	57,5	108	Herdecke	K. E.-D. Elberfeld	
109	—	—	2	Fässer	leer —	62	109	Anvers Nord	Grand Centr. Belge	
110	—	—	1	Ballen	Flachs —	64	110	Gnesen	Oberschlesische	
111	—	—	1	Bund	Flacheisen —	25	111	Steele	K. E.-D. Elberfeld	
112	—	—	1	—	leeres Geschirr —	—	112	Anvers Bs.	Grand Centr. Belge	
113	—	—	1	Korb	Glasballon —	11	113	Kattowitz	Oberschlesische	
114	—	—	1	Bund	Hanf —	6	114	Soest	K. E.-D. Hannover	
115	—	—	1	Tonne	Heringe —	158	115	Cassel tr.	„	
116	—	—	1	—	alt. Hirschfäng. m. Scheide	1	116	Duisburg K. M.	Rechtsrh. Köln	
117	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	26	117	Breslau	Oberschlesische	
118	—	—	1	—	Kette —	—	118	Magdeburg C. B.	K.E.-D.Magdeburg	Bodenrevision.
119	—	—	1	—	Kette mit 2 Ringen 3,22 cm l., 3 cm stark	5,5	119	„	„	Bodenrevision.
120	—	—	1	Kiste	leer —	17	120	Kattowitz	Oberschlesische	
121	—	—	1	Pack	3 graue Körbe —	4,5	121	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
122	—	—	1	—	Korbflasche —	5	122	Elm	K.E.-D.Frankf.a/M.	
123	—	—	1	—	Lehnsessel —	—	123	Basel	Elsass-Lothring.	
124	—	—	9	Colli	Maschinentheile —	157	124	Kattowitz	Oberschlesische	
125	—	—	1	Collo	Maschinentheil —	274	125	Neunkirchen	Linksrh. Köln	
126	—	—	1	—	eis. Maschinentheil —	5	126	Duisburg K. M.	Rechtsrh. Köln	
127	—	—	1	Packet	Messinghahnen —	0,5	127	Nürnberg	Bayerische Stsb.	in Packleinwand verpackt.
128	—	—	1	Säckchen	Metallplatten —	25	128	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
129	—	—	1	Reisekorb	ansch. Damenkleidung	28	129	Stendal	K.E.-D.Magdeburg	
130	—	—	1	„	— —	37,5	130	Börssum	Braunschweig.	zu Schein 259 ab Nordhausen gehörend, nicht abgefordert.
131	—	—	3	Colli	Roheisen —	42,5	131	Kattowitz	Oberschlesische	
132	—	—	2	„	Rundeisen —	15	132	„	„	
133	—	—	1	Bund	Rundstahl —	46	133	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
134	—	—	1	Bündel	leere Säcke —	35	134	Bingen G. E.	Hess. Ludwigsb.	
135	—	—	1	Pack	leere Säcke —	21	135	Eissen	K. E.-D. Elberfeld	
136	—	—	2	„	43 leere Säcke —	40	136	Kattowitz	Oberschlesische	
137	—	—	1	„	6 Schaufeln —	12	137	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
138	—	—	12	—	Schliessen —	—	138	Mainz G. E.	Hess. Ludwigsb.	
139	—	—	30	—	Splinte f. kleine Ketten	12	139	Papenburg	Rechtsrh. Köln	
140	—	—	1	—	eis. m. einer Schraube versehene Stange	0,5	140	Bremerhafen	K. E.-D. Hannover	
141	—	—	1	Stichwagen	— —	—	141	Braunschweig	Braunschweig.	
142	—	—	1	Pack in schwarz. Wachst.	Tapetenmuster —	9	142	Frankfurt a/M.	Main-Neckarbahn	bez. Gelnhausen-Frankfurt No. 95.
143	—	—	1	Stück	Walzeisen —	—	143	Vossowska	Rechte Oder-Ufer	
144	—	—	1	—	defectes Viehgitter —	14	144	Wissen	K. E.-D. Elberfeld	
145	—	—	1	Stab	Vierkantstahl —	4,5	145	Remscheid	„	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Signatur Marke.	Signatur Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort Station.	Lagerort Name der Bahn.	Bemerkungen
1	C F	—	2	Pack	10 Stück Eisenschaufeln (?)	11	1	Oderberg	Kaschau-Oderberg	seit 9/3.
2	Ks Od	85 144 141/4	3	Stück	Decken —	90	2	Eperjes	„	von Ruttka seit 8/4.
3	R	1	1	Collo	Canapée —	13	3	Teschen	„	seit 12/3.
4	Vr.	diverse	18	Fässer	leer —	1646	4	Ruttka	„	von Bielitz seit 24/4.
5	—	4680	1	Pack	Kleber —	105	5	Kassa	„	seit 15/1.
6	—	5589	1	„	Emailgeschirr —	7	6	Trzynietz	„	von Bubna-Rozsahegy seit 8/4.
7	—	—	1	—	Eisenstange —	10	7	Eperjes	„	seit 23/2.
8	—	—	1	Pack	Tabak —	16,5	8	Zsolna	„	v. Selmeczbanya seit 14/3.

Fortsetzung der offiz. Anzeigen von Seite 484.

Pfälzische Eisenbahnen. Die Generalversammlung der Actionäre der vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen hat unterm 28. April d. J. beschlossen, dass die staatlich garantirten Präcipualbezüge (ausser den bereits bezogenen Actienzinsen von 4 pCt. bezw. 4½ pCt.) als Dividende für das Jahr 1883 ausbezahlt werden, wie folgt:

1. für die Pfälzische Ludwigsbahn:
fünf und zwanzig Gulden = zwei und vierzig Mark sechs und achtzig Pfennig pro Actie gegen Einlieferung des Dividenden-Coupons pro 1883.

2. für die Pfälzische Maximiliansbahn:
fünf Gulden = acht Mark sieben und fünfzig Pfennig pro Actie gegen Einlieferung des Dividenden-Coupons pro 1883.

Diese Dividenden können bei den nachstehenden Bankhäusern
in Frankfurt a/M. bei M. A. v. Rothschild und Söhne,
„ „ bei Ph. Nic. Schmidt,
„ Mannheim bei W. H. Ladenburg und Söhne,
„ „ bei der Rheinischen Creditbank,
„ München bei der Bayerischen Vereinsbank,
„ Nürnberg bei der K. Hauptbank und ihren Filialen,
„ Berlin bei der Direction der Disconto-Gesellschaft,
„ „ bei S. Bleichroeder,
„ Neustadt a/H. bei L. Dacqué,
„ Ludwigshafen a/Rh. bei der Directions-Hauptcasse
sofort bezogen werden.

Nachdem auf die Nordbahnactien gemäss der Fusionsgrundlagen ausser den bereits bezogenen 4 pCt. Zinsen kein weiterer Präcipualbezug entfällt und eine Superdividende sich nicht ergeben hat, so wird der Dividendenschein der Nordbahnactien pro 1883 für werthlos erklärt.

Ludwigshafen a/Rh., 29. April 1884. (1140)
Die Direction.
Lavale.

IV. General-Versammlungen.

K. K. priv. Mährische Grenzbahn. Die elfte ordentliche General-Versammlung der Actionäre der K. K. priv. Mährischen Grenzbahn findet am
20. Mai 1884 um 10 Uhr Vormittags
in Wien, I, Wallnerstrasse 9, 1. Stock, statt.

Tagesordnung:
1. Vorlage des Geschäftsberichtes pro 1883.
2. Bericht des Revisionsausschusses und Beschlussfassung hierüber.
3. Wahl des Revisionsausschusses für das Jahr 1884.
4. Entlohnung des Verwaltungsrathes.

Jene Herren Actionäre, welche der General-Versammlung beizuwohnen beabsichtigen, wollen ihre Actien in Gemässheit des § 34 der Statuten bis längstens 12. Mai 1884, Mittags, bei der K. K. priv. allg. Oesterr. Boden-Creditanstalt hier (Stadt, Herrengasse No. 8) deponiren und die Legitimationskarten beheben.

Nach § 31 der Statuten geben je 20 Actien das Recht auf Eine Stimme.

Diejenigen Herren Actionäre, welche sich durch andere stimmfähige Actionäre vertreten lassen wollen, belieben zu diesem Zwecke die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigedruckte Vollmacht entsprechend auszufüllen.

Wien, am 28. April 1884. (1141)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

V. Submissionen.

Submission auf Lieferung von
a) 30 Stadtbahn-Personenwagen III. Cl.,
b) 60 Stück Normal-Wagenachsen,
c) Zugvorrichtungen für 30 Stück Stadtbahn-Personenwagen

Mittwoch, den 21. Mai cr.
für die Wagen Vormittags 11 Uhr, für die übrigen Objecte Vormittags 10 Uhr in unserem maschinentechnischen Bureau hierselbst, Köthenerstr. 24.

Offerten sind frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Wagen“ resp. „Achsen“ oder „Zugvorrichtungen“ an das genannte Bureau einzureichen. Bedingungen und Zeichnungen sind im maschinentechnischen Bureau während der Geschäftsstunden einzusehen oder von demselben zu beziehen gegen gebührenfreie baare Einsendung von 3,50 ℳ ad a, 1,50 ℳ ad b und 1,50 ℳ ad c.

Berlin, den 3. Mai 1884. (1142 J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt. Die Lieferung von 60 Stück Achsen mit Rädern und 120 Stück Tragfedern zu Personenwagen soll im Submissionswege vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingungen werden gegen Francoeinsendung von 1 ℳ 50 ₰ für Achsen und 1 ℳ 50 ₰ für Federn, sowie je 20 ₰ Porto durch den Bureau-Vorsteher, Eisenbahn-Secretär Boye, abgegeben.

Offerten sind bis zu dem am
Sonnabend, den 24. Mai cr.,
Mittags 12 Uhr,
anstehenden Termine portofrei an unterzeichnetes Bureau, Neuegasse 29/33, einzureichen.

Erfurt, den 5. Mai 1884. (1143)
Maschinentechnisches Büreau.

Submission von eisernen Siederöhren. Die für die Werkstätten des diesseitigen Directionsbezirkes im laufenden Etatsjahre noch erforderlichen 4 900 Stück eisernen Siederöhren sollen in öffentlicher Submission beschafft werden.

Die Lieferungsbedingungen etc. liegen im diesseitigen Materialbüreau, Fürstenwallstrasse No. 10 hierselbst, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen franco Einsendung von 50 ₰ bezogen werden. Offerten sind mit der Aufschrift: Submission von Siederöhren bis zum Termine am
Sonnabend, den 17. Mai cr.,
Vormittags 11 Uhr,
an das obenbezeichnete Büreau einzusenden.

Magdeburg, den 6. Mai 1884. (1144)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 38. **Zeitung des Vereins** 1884.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 14. Mai 1884.

Dieser Nummer liegt der vom 20. Mai cr. ab gültige Fahrplan der Main-Neckarbahn an.

Vorlage an den Landes-Eisenbahnrath,

betreffend den Entwurf eines internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

Auf Anregung der Schweizerischen Bundesregierung haben unter Delegirten des Deutschen Reichs und der Regierungen von Oesterreich-Ungarn, Belgien, Frankreich, Italien, Luxemburg, der Niederlande, Russland und der Schweiz in den Jahren 1878 und 1881 Verhandlungen behufs Berathung eines internationalen Eisenbahn-Transportrechts stattgefunden. Aus denselben sind Entwürfe eines internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr nebst Ausführungsbestimmungen, sowie eines Reglements, betreffend die Errichtung eines Centralamts hervorgegangen.

Die Bestimmungen des Uebereinkommens schliessen sich, insoweit sich dieselben auf das Verhältniss zwischen den Eisenbahnen und dem Publikum beziehen, im Allgemeinen den Vorschriften des Deutschen Eisenbahn-Frachtrechts an.

Unter den Abweichungen von dem Deutschen Recht*), deren speciellere Erörterung im Uebrigen den Verhandlungen in dem Landes-Eisenbahnrath vorbehalten bleibt, wird in der Vorlage auf zwei Punkte besonders hingewiesen:

1. Das Verfügungsrecht des Versenders über das rollende Gut ist an den Besitz und die Vorzeigung des Frachtbrief-Duplicats geknüpft (Art. 15 des Uebereinkommens). Die Ertheilung eines Frachtbrief-Duplicats ist obligatorisch (Art. 8 vorletzter Absatz).

Diese Abweichung von dem Deutschen Frachtrecht, welches die Verfügung über das rollende Gut — bis zur Ankunft auf der Bestimmungsstation und der Auslieferung des Guts und des Frachtbriefs an den Adressaten bezw. der Anstellung der Klage auf Auslieferung seitens des letzteren — ausschliesslich und uneingeschränkt dem Versender vorbehält, wurde von der grossen Mehrheit der internationalen Commission beschlossen. Dieselbe glaubte dadurch einem practischen Bedürfniss des Handels zu entsprechen. Insbesondere hielt man die Einschränkung für dienlich, den Empfänger, dem das Duplicat zugestellt ist, vor dem Nachtheil zu bewahren, den ihm der Absender durch eine nachträgliche Abänderung verursachen könnte. Es sollte indess lediglich eine Beschränkung des Verfügungsrechts des Absenders ausgesprochen sein, ohne die Grundsätze des ersten Entwurfs, insbesondere bezüglich des Verfügungsrechts des Empfängers, abzuändern oder dem Inhaber des Duplicats als solchem irgend welche Verfügungsrechte zuzusprechen.

Die Minorität hatte dem gegenüber auf die bedenklichen Consequenzen hingewiesen, welche die Aenderung nach sich ziehen müsse. Wenn man unter Annahme derselben die Ausstellung des Frachtbrief-Duplicats nicht obligatorisch mache, so sei in einer grossen Anzahl von Fällen ein Verfügungsberechtigter und damit auch ein zur Klage und Reclamation Berechtigter (Art. 26) überhaupt nicht vorhanden. Wollte man das Duplicat aber obligatorisch machen, so enthalte dies eine ausserordentliche Belästigung des Publikums und der Eisenbahnen. In beiden Fällen würden durch den Verlust des Duplicats fast unlösbare Schwierigkeiten geschaffen; auch stehe man in Fällen, in welchen der Entwurf von Verfügungsberechtigten spreche (u. A. auch in Art. 25 und 30), der Verlegenheit gegenüber, dass dieser Ausspruch keinen bestimmten Begriff mehr bezeichne, weil man nicht von vornherein wisse, ob der Versender das Duplicat besitze oder nicht. Aehnliche Bedenken ergäben sich im Fall des Art. 18.

Die Majorität hielt diese Bedenken nicht für durchschlagend; dagegen entschied sich die Conferenz einstimmig gegen die Einführung des Ladescheins in den Eisenbahn-Frachtverkehr (Art. 15 letzter Absatz).

2. Die Haftpflicht der Eisenbahnen, welche nach dem Deutschen Eisenbahn-Frachtrecht beim Mangel einer Werthdeclaration auf den Höchstbetrag von 60 ℳ pro 50 kg beschränkt ist (Betriebsreglement § 68 No. 2), ist im Entwurf des Uebereinkommens (Art. 34) der Regel nach ohne Einschränkung auf den gemeinen Handelswerth bezw. den gemeinen Werth, welchen das Gut derselben Art und Beschaffenheit am Versandorte zur Zeit der Aufgabe hatte, ausgedehnt. Es soll den Eisenbahnen jedoch unter gewissen Voraussetzungen gestattet sein (Art. 35), bei der Aufstellung ermässigter Frachttarife einen Maximalbetrag für den Geldwerth der Entschädigungspflicht festzusetzen. Andererseits ist dem Absender gegen Zahlung eines Frachtzuschlags die Versicherung eines — den gemeinen Sachwerth (Art. 34) übersteigenden —

*) Die correspondirenden Vorschriften des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands und des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs sind bei den einzelnen Artikeln in Parenthese vermerkt.

Interesses an der Lieferung gestattet (Art. 38, 40), für welches im Verlust- oder Schadensfalle zu dem nachgewiesenen Betrage Ersatz zu leisten ist.

Diese Bestimmungen sind das Ergebniss schwieriger Compromissverhandlung zwischen den Vertretern des Deutschen und des Französischen Rechtsgebiets.

Die im Art. 35 nachgelassenen Maximalsätze unterscheiden sich — abgesehen von den ihre Zulässigkeit einschränkenden Voraussetzungen — von den Deutschrechtlichen Bestimmungen wesentlich dadurch, dass ihre Anwendung nicht durch Declaration eines höheren Werths vermieden werden kann, vielmehr der in den Specialtarifen angegebene und bezüglich seiner Höhe dem Ermessen der Bahnen überlassene Maximalsatz ausschliesslich massgebend ist.

Wenn im Art. 34 an Stelle des Orts der Ablieferung (A. H.-G.-B. Art. 396, Betr.-Regl. § 68 No. 1) der Versandort für die Werthberechnung bestimmend sein soll, so wurde hierfür geltend gemacht, dass die neue Bestimmung dem Bedürfniss des internationalen Transports mehr entspreche, während durch die Declaration des Interesses an der Lieferung die Möglichkeit gegeben sei, auch den Unterschied zwischen dem Werth des Versand- und des Empfangsortes ersetzt zu erhalten.

Dieser Vorlage ist der

Entwurf eines internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr 1881

beigegeben. Wenn wir auch denselben bereits im Jahrgang 1881 unserer Zeitung mit erläuternden Bemerkungen mittheilten, so drucken wir denselben doch — unter Fortlassung der demselben beigegebenen Anlagen — nochmals ab, da derselbe in diesem Augenblick besonderes Interesse hat und in den zwischenliegenden drei Jahren ein Theil unserer Abonnenten gewechselt hat. Der besseren Uebersicht wegen geben wir aus dem Entwurf der Ausführungsbestimmungen (zum Vertrage) die entsprechenden Bestimmungen alsbald bei den betreffenden Artikeln des Vertrages.

Art. 1. Das gegenwärtige internationale Uebereinkommen findet Anwendung auf alle Sendungen von Gütern, welche auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes aus dem Gebiete eines der vertragschliessenden Staaten in das Gebiet eines andern vertragschliessenden Staates auf denjenigen Eisenbahnstrecken befördert werden, welche zu diesem Zwecke von jedem der Staaten als zur Ausführung internationaler Transporte geeignet bezeichnet werden.

Die zur Ausführung des gegenwärtigen Uebereinkommens von den vertragschliessenden Staaten zu vereinbarenden Bestimmungen sollen die gleiche rechtliche Wirkung haben, wie das Uebereinkommen selbst.

Art. 2. Die Bestimmungen des gegenwärtigen Uebereinkommens finden keine Anwendung auf die Beförderung folgender Gegenstände:

1. (Betr.-Regl. § 48 A 2.) derjenigen Gegenstände, welche auch nur in einem der am Transporte betheiligten Gebiete dem Postzwange unterworfen sind;
2. (Betr.-Regl. § 48 A 1. A. D. H.-G.-B. Art. 422, 1.) derjenigen Gegenstände, welche wegen ihres Umfangs, ihres Gewichts oder ihrer sonstigen Beschaffenheit, nach der Anlage und dem Betriebe auch nur einer der Bahnen, welche an der Ausführung des Transportes theilzunehmen haben, sich zur Beförderung nicht eignen;
3. derjenigen Gegenstände, deren Beförderung auch nur auf einem der am Transporte betheiligten Gebiete aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist.

Art. 3. (Betr.-Regl. § 48 A 3 u. B.) Die Ausführungsbestimmungen werden diejenigen Güter bezeichnen, welche, wegen ihres grossen Werthes, wegen ihrer besonderen Beschaffenheit oder wegen der Gefahren, welche sie für die Ordnung und Sicherheit des Eisenbahnbetriebes bieten, vom internationalen Transporte nach Massgabe dieses Uebereinkommens ausgeschlossen oder zu diesem Transporte nur bedingungsweise zugelassen sind.

Zu Art. 3 des Vertrages.

§ 1. (Betr.-Regl. § 48 B 2.) Von der Beförderung sind ausgeschlossen:

1. Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerthe Münzen und Papiere, Documente, Edelsteine, ächte Perlen, Preciosen und andere Kostbarkeiten.
2. (1 bis B 3.) Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguss, Antiquitäten.
3. Leichen.
4. (1 bis A 3 u. Anlage D I.) Schiesspulver, Schiessbaumwolle, geladene Gewehre, Knallsilber, Knallquecksilber, Knallgold, Feuerwerkskörper, Pyropapier, Nitro-Glycerin, pikrinsaure Salze, Natronkokes, Dynamit, sowie alle anderen der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen Gegenstände, ferner die ekelerregenden oder übelriechenden Erzeugnisse, insofern die in dieser Nummer aufgeführten Gegenstände nicht unter den bedingungsweise zugelassenen ausdrücklich aufgezählt sind.

(Betr.-Regl. § 50 No. 1.) Die in Anlage 1 verzeichneten Gegenstände werden nur unter den daselbst aufgeführten Bedingungen zur Beförderung zugelassen. Denselben sind besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben.

Es können jedoch zwei oder mehrere Conventionsstaaten in ihrem gegenseitigen Verkehr für Gegenstände, welche vom internationalen Transporte ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zugelassen sind, leichtere Bedingungen vereinbaren.

Art. 4. Es ist den Eisenbahnen gestattet, unter einander Vereine oder Verbände zur Ausführung internationaler Transporte zu bilden.

Die in den gemeinsamen Tarifen dieser Vereine oder Verbände, sowie die in den besonderen Tarifen der Eisenbahnen enthaltenen Bedingungen haben, sofern diese Tarife auf den internationalen Transport Anwendung finden sollen, nur insoweit Geltung, als sie diesem Uebereinkommen nicht widersprechen; andernfalls sind sie nichtig.

Art. 5. (A. D. H.-G.-B Art. 422.) Jede nach Massgabe des ersten Artikels bezeichnete Eisenbahn ist verpflichtet, nach den Festsetzungen und unter den Bedingungen dieses Uebereinkommens, die Beförderung von Gütern im internationalen Verkehr zu übernehmen, sofern:

1. der Absender den Anordnungen dieses Uebereinkommens und den Ausführungsbestimmungen sich unterwirft;
2. die Beförderung mit den regelmässigen Transportmitteln möglich ist;
3. nicht Umstände, welche als höhere Gewalt zu betrachten sind, die Beförderung verhindern.

(Betr.-Regl. § 55.) Die Eisenbahnen sind nur verpflichtet, die Güter zum Transport anzunehmen, soweit die Beförderung derselben sofort erfolgen kann. Die für die Versandstation geltenden besonderen Vorschriften bestimmen, ob dieselbe verpflichtet ist, die Güter, deren Beförderung nicht sofort erfolgen kann, vorläufig in Verwahrung zu nehmen.

(Betr.-Regl. § 56 Abs. 4 u. 5.) Die Beförderung der Güter findet in der Reihenfolge statt, in welcher sie zum Transport angenommen worden sind, sofern nicht zwingende Gründe des Eisenbahnbetriebes oder das öffentliche Interesse eine Ausnahme erfordern.

Jede Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen dieses Artikels begründet den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.

Art. 6. (Betr.-Regl. § 50. A. D. H.-G.-B. Art. 391, 392.) Jede internationale Sendung (Art. 1) muss von einem Frachtbriefe begleitet sein, welcher folgende Angaben enthält:

a) Ort und Tag der Ausstellung;
b) die Bezeichnung der Versandstation, sowie der Versandbahn;
c) die Bezeichnung der Bestimmungsstation, den Namen und den Wohnort des Empfängers, sowie den etwaigen Vermerk, ob das Gut bahnlagernd (restante) gestellt werden soll;
d) die Bezeichnung der Sendung nach ihrem Inhalt, die Angabe des Gewichtes oder statt dessen eine den besonderen Vorschriften der Versandbahn entsprechende Angabe, ferner bei Stückgut die Anzahl, Art der Verpackung, Zeichen und Nummer der Frachtstücke;
e) das etwaige Verlangen des Absenders, Specialtarife unter den in den Artikeln 14 und 35 für zulässig erklärten Bedingungen zur Anwendung zu bringen;
f) die etwaige Angabe des declarirten Interesses an der Lieferung (Art. 38 und 40);
g) die Angabe, ob das Gut in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht zu befördern sei;
h) das genaue Verzeichniss der für die etwaige zoll- oder steueramtliche Behandlung oder polizeiliche Prüfung nöthigen Begleitpapiere;
i) den Frankaturvermerk im Falle der Vorausbezahlung der Fracht oder der Hinterlegung eines Frankaturvorschusses (Art. 12 Abs. 3);
k) die etwa auf dem Gute haftenden Nachnahmen, und zwar sowohl die erst nach Eingang auszuzahlenden, als auch die von der Eisenbahn geleisteten Baarvorschüsse (Art. 13);
l) die Angabe des einzuhaltenden Transportweges;
   bei Mangel derselben hat die Eisenbahn denjenigen Weg zu wählen, welcher ihr für den Absender am zweckmässigsten erscheint; für die Folgen dieser Wahl haftet die Eisenbahn nur, wenn ihr hierbei ein grobes Verschulden zur Last fällt;
m) die Unterschrift des Absenders mit seinem Namen oder seiner Firma, sowie die Angabe seiner Wohnung. Die Unterschrift kann durch eine gedruckte oder gestempelte Zeichnung des Versenders ersetzt werden, wenn die Gesetze oder Reglements des Versandortes es gestatten.

Die näheren Festsetzungen über die Ausstellung und den Inhalt des Frachtbriefes, insbesondere das zur Anwendung kommende Formular, bleiben den Ausführungsbestimmungen vorbehalten.

Die Aufnahme weiterer Erklärungen in den Frachtbrief, die Ausstellung anderer Urkunden anstatt des Frachtbriefes, sowie die Beifügung anderer Schriftstücke zum Frachtbriefe ist

unzulässig, sofern dieselben nicht durch dieses Uebereinkommen oder die Ausführungsbestimmungen für statthaft erklärt sind.

Die Eisenbahn kann indess, wenn es die Gesetze oder Reglements des Versandortes vorschreiben, vom Absender ausser dem Frachtbrief die Ausstellung einer Urkunde verlangen, welche dazu bestimmt ist, in den Händen der Verwaltung zu bleiben, um ihr als Beweis über den Frachtvertrag zu dienen.

Zu Art. 6 des Vertrages.

§ 2. (Betr.-Regl. § 50 No. 7 u. Anl. B.) Zur Ausstellung des internationalen Frachtbriefes sind Formulare nach Massgabe der Anlage 2 zu verwenden. Dieselben müssen für gewöhnliche Fracht auf weisses, für Eilfracht auf dunkelrosa Papier gedruckt sein und zur Beurkundung ihrer Uebereinstimmung mit den desfallsigen Vorschriften den Controlstempel einer Bahn oder eines Bahncomplexes des Versandlandes tragen.

Der Frachtbrief — und zwar sowohl der Vordruck als die geschriebene Ausfüllung — soll entweder in Deutscher oder in Französischer Sprache ausgestellt werden.

Im Falle, dass die amtliche Geschäftssprache des Landes der Abgangsstation eine andere ist, kann der Frachtbrief in dieser amtlichen Geschäftssprache ausgestellt werden, muss aber alsdann eine genaue Uebersetzung der geschriebenen Worte in Deutscher oder Französischer Sprache enthalten.

Die stark umrahmten Theile des Formulars sind durch die Eisenbahnen, die übrigen durch den Versender auszufüllen.

(1 bis No. 1 Abs. 2 u. 2.) Mehrere Gegenstände dürfen nur dann in einen Frachtbrief aufgenommen werden, wenn das Zusammenladen derselben nach ihrer Beschaffenheit ohne Nachtheil erfolgen kann und Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften nicht entgegenstehen.

Den nach den Bestimmungen der geltenden Reglements vom Versender beziehungsweise Empfänger auf- und abzuladenden Gütern sind besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben.

Auch kann die Versandstation verlangen, dass für jeden Wagen ein besonderer Frachtbrief beigegeben wird.

Art. 7. (Betr.-Regl. § 50 No. 4.) Der Absender haftet für die Richtigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen und trägt alle Folgen, welche aus unrichtigen, ungenauen oder ungenügenden Erklärungen entspringen.

Die Eisenbahn ist jederzeit berechtigt, die Uebereinstimmung des Inhalts der Sendungen mit den Angaben des Frachtbriefes zu prüfen. Die Feststellung erfolgt nach Massgabe der am Orte des Vorganges bestehenden Gesetze oder Reglements, in Gegenwart oder nach gehöriger Einladung des Absenders.

Hinsichtlich des Rechts und der Verpflichtung der Bahnen, das Gewicht oder die Stückzahl des Gutes zu ermitteln oder zu controliren, sind die Gesetze und Reglements des betreffenden Staates massgebend.

Bei unrichtiger Angabe des Inhalts einer Sendung, sowie im Falle der Ueberlastung eines dem Absender zur Selbstverladung gestellten Wagens, sofern er die Verwiegung nicht verlangt hat, ist — abgesehen von der Nachzahlung der etwaigen Frachtdifferenz und dem Ersatze des entstandenen Schadens, sowie den durch strafgesetzliche oder polizeiliche Bestimmungen vorgesehenen Strafen — ein Frachtzuschlag an die am Transporte betheiligten Eisenbahnen zu zahlen, dessen Höhe durch die Ausführungsbestimmungen festgesetzt wird.

Zu Art. 7 des Vertrages.

§ 3. (Betr.-Regl. § 48 C.) Wenn die im § 1 Absatz 4 und in der Anlage 1 No. I bis XXXIII. aufgeführten Gegenstände unter unrichtiger oder ungenauer Declaration zur Beförderung aufgegeben oder die in Anlage 1 zu No. I bis XXXIV. gegebenen Sicherheitsvorschriften bei der Aufgabe ausser Acht gelassen werden, beträgt der Taxzuschlag 15 Frcs. für jedes Bruttokilogramm.

(Betr.-Regl. § 50 No. 4.) In allen anderen Fällen beträgt der in Artikel 7 des Vertrages vorgesehene Taxzuschlag für unrichtige Angabe des Inhalts einer Sendung das Doppelte der vom Abgangsbis zum Bestimmungsorte zu zahlenden Fracht.

(Betr.-Regl. § 52 letzter Abs.) Falls die Ueberlastung eines vom Versender beladenen Wagens seine Tragfähigkeit um mehr als 5 pCt. übersteigt, so beträgt die Gesammtgeldbusse das Zehnfache der Frachtdifferenz.

Art. 8. (Betr.-Regl. § 49.) Der Frachtvertrag ist abgeschlossen, sobald das Gut mit dem Frachtbriefe von der Versandstation zur Beförderung angenommen ist. Als Zeichen der Annahme wird dem Frachtbriefe der Datumstempel der Versandexpedition aufgedrückt.

Die Abstempelung hat ohne Verzug nach vollständiger Auflieferung des in demselben Frachtbriefe verzeichneten Gutes und auf Verlangen des Absenders in dessen Gegenwart zu erfolgen.

(Betr.-Regl. § 50 No. 2.) Der mit dem Stempel versehene Frachtbrief dient als Beweis über den Frachtvertrag.

Jedoch machen bezüglich derjenigen Güter, deren Auf- und Abladen nach den Tarifen der Versandbahn durch den Absender beziehungsweise den Empfänger zu geschehen hat, die Angaben des Frachtbriefes über das Gewicht und die Anzahl der Stücke gegen die Eisenbahn keinen Beweis, sofern nicht die Nachwiegung beziehungsweise Nachzählung Seitens der Eisenbahn erfolgt und dies auf dem Frachtbriefe beurkundet ist.

(Betr.-Regl. § 50 No. 5.) Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Empfang des Frachtgutes, unter Angabe des Datums der Annahme zur Beförderung, auf einem ihr mit dem Frachtbriefe vorzulegenden Duplicate desselben zu bescheinigen.

Dieses Duplicat hat nicht die Bedeutung des Originalfrachtbriefes und ebensowenig diejenige eines Connossements (Ladescheins).

Art. 9. (Betr.-Regl. § 47.) Soweit die Natur des Frachtgutes zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte eine Verpackung nöthig macht, liegt die gehörige Besorgung derselben dem Versender ob.

Ist der Versender dieser Verpflichtung nicht nachgekommen, so ist die Eisenbahn, falls sie nicht die Annahme des Gutes verweigert, berechtigt zu verlangen, dass der Absender auf dem Frachtbriefe das Fehlen oder die Mängel der Verpackung unter specieller Bezeichnung anerkennt und der Versandstation hierüber ausserdem eine besondere Erklärung nach Massgabe eines durch die Ausführungsbestimmungen festzusetzenden Formulars ausstellt.

Für derartig bescheinigte, sowie für solche Mängel der Verpackung, welche äusserlich nicht erkennbar sind, hat der Absender zu haften und jeden daraus entstehenden Schaden zu tragen, beziehungsweise der Bahnverwaltung zu ersetzen. Ist die Ausstellung der gedachten Erklärung nicht erfolgt, so haftet der Absender für äusserlich erkennbare Mängel der Verpackung nur, wenn ihm ein arglistiges Verfahren zur Last fällt.

Zu Art. 9 des Vertrages.

§ 4. (Betr.-Regl. Anl. A.) Für die im Artikel 9 des Vertrages vorgesehene Erklärung ist das Formular Anlage 3 zu gebrauchen.

Art. 10. (Betr.-Regl. § 51. A. D. H.-G.-B. Art. 393.) Der Absender ist verpflichtet, dem Frachtbriefe diejenigen Begleitpapiere beizugeben, welche zur Erfüllung der etwa bestehenden Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften vor der Ablieferung an den Empfänger erforderlich sind. Er haftet der Eisenbahn, sofern derselben nicht ein Verschulden zur Last fällt, für alle Folgen, welche aus dem Mangel der Unzulänglichkeit oder Unrichtigkeit dieser Papiere entstehen.

Der Eisenbahn liegt eine Prüfung der Richtigkeit und Vollständigkeit derselben nicht ob.

Die Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften werden, so lange das Gut sich auf dem Wege befindet, von der Eisenbahn erfüllt. Sie kann diese Aufgabe einem Commissionär übertragen oder sie selbst übernehmen. Im letzteren Falle hat sie hierbei die Verpflichtungen eines Commissionärs.

Der Verfügungsberechtigte kann jedoch der Zollbehandlung beiwohnen, um die nöthigen Aufklärungen über die Tarifirung des Gutes zu ertheilen und seine Bemerkungen beizufügen. Diese dem Verfügungsberechtigten ertheilte Befugniss begründet nicht das Recht, das Gut in Besitz zu nehmen, oder die Zollbehandlung selbst vorzunehmen.

Bei der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte steht dem Empfänger das Recht zu, die zoll- und steueramtliche Behandlung zu besorgen, falls nicht im Frachtbriefe etwas anderes festgesetzt ist.

Art. 11. (Betr.-Regl. § 52.) Die Berechnung der Fracht erfolgt nach Massgabe der zu Recht bestehenden gehörig veröffentlichten Tarife. Jedes Privatübereinkommen, wodurch einem oder mehreren Versendern eine Preisermässigung gegenüber den Tarifen gewährt werden soll, ist verboten und nichtig. Dagegen sind Tarifermässigungen erlaubt, welche gehörig veröffentlicht sind und unter Erfüllung der gleichen Bedingungen Jedermann in gleicher Weise zu Gute kommen.

Ausser den im Tarife angegebenen Frachtsätzen und Vergütungen für besondere im Tarife vorgesehene Leistungen zu Gunsten der Eisenbahnen dürfen nur baare Auslagen erhoben werden — insbesondere Aus-, Ein- und Durchgangsabgaben, nicht in den Tarif aufgenommene Kosten für Ueberführung und Auslagen für Reparaturen an den Gütern, welche in Folge ihrer äusseren oder inneren Beschaffenheit zu ihrer Erhaltung nothwendig werden und gehörig protocollarisch festzustellen sind. Diese Auslagen sind in dem Frachtbriefe ersichtlich zu machen, welchem die Beweisstücke beizugeben sind.

Art. 12. (Betr.-Regl. § 53.) Werden die Frachtgelder nicht bei der Aufgabe des Gutes zur Beförderung berichtigt, so gelten sie als auf den Empfänger angewiesen.

Bei Gütern, welche nach dem Ermessen der annehmenden Bahn dem schnellen Verderben unterliegen oder wegen ihres geringen Werthes die Fracht nicht sicher decken, kann die Vorausbezahlung der Frachtgelder gefordert werden.

Wenn im Falle der Frankirung der Betrag der Gesammtfracht beim Versand nicht genau bestimmt werden kann, so kann die Versandbahn die Hinterlegung des ungefähren Frachtbetrages fordern.

Ist der Tarif unrichtig angewendet oder sind Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Frachtgelder und Gebühren vorgekommen, so ist das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zu

viel Erhobene zu erstatten. Ein derartiger Anspruch kann nur binnen Jahresfrist vom Tage der Zahlung an geltend gemacht werden. Die Bestimmungen des Art. 46 Abs. 3 finden analoge Anwendung auf die im gegenwärtigen Artikel erwähnten Forderungen, mögen diese von der Eisenbahn oder gegen dieselbe erhoben werden. Die Bestimmung im Eingang des Art. 44 findet hier keine Anwendung.

Art. 13. (Betr.-Rgl. § 54.) Dem Absender ist gestattet, das Gut bis zur Höhe des Werthes desselben mit Nachnahme zu belasten. Diese Nachnahme darf jedoch den in den Ausführungsbestimmungen festgesetzten Höchstbetrag nur insoweit übersteigen, als sämmtliche am Transport betheiligte Bahnen einverstanden sind. Diejenigen Güter, für welche Vorausbezahlung der Fracht verlangt werden kann (Art. 12 Abs. 2), dürfen nicht mit Nachnahme belastet werden.

Für die aufgegebene Nachnahme wird die tarifmässige Provision berechnet.

Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, dem Versender die Nachnahme eher auszuzahlen, als bis der Betrag derselben vom Empfänger bezahlt ist. Dies findet auch Anwendung auf Auslagen, welche vor der Aufgabe für das Frachtgut gemacht sind.

Ist das Gut ohne Einziehung der Nachnahme abgeliefert worden, so haftet die Eisenbahn für den Schaden bis zum Betrag der Nachnahme und hat denselben dem Absender sofort zu ersetzen, vorbehaltlich ihres Rückgriffs gegen den Empfänger.

Zu Art. 13 des Vertrages.

§ 5. (Betr.-Regl. § 54.) Der Höchstbetrag der Nachnahme wird auf 2000 Frcs. für jeden Frachtbrief festgesetzt.

Art. 14. (Betr.-Rgl. § 57.) Die Ausführungsbestimmungen werden die allgemeinen Vorschriften, betreffend die Maximal-Lieferfristen, die Berechnung, den Beginn, das Ende und die Unterbrechung der Lieferfristen, feststellen.

Wenn nach den Gesetzen und Reglements eines der Vertragsstaaten Specialtarife zu reducirten Preisen und mit verlängerten Lieferfristen gestattet sind, so können die Eisenbahnen dieses Staates diese Tarife mit verlängerten Fristen auch im internationalen Verkehr anwenden.

Im Uebrigen richten sich die Lieferfristen nach den Bestimmungen der im einzelnen Falle zur Anwendung kommenden Tarife.

Zu Art. 14 des Vertrages.

§ 6. (Betr.-Regl. § 57.) Die Lieferfristen dürfen die nachstehenden Maximalfristen nicht überschreiten:

a) für Eilgüter:
1. Expeditionsfrist . . . . 1 Tag,
2. Transportfrist für je auch nur angefangene 250 km . . . . 1 Tag;

b) für Frachtgüter:
1. Expeditionsfrist . . . . 2 Tage,
2. Transportfrist für je auch nur angefangene 250 km . . . . 2 Tage.

Wenn der Transport aus dem Bereiche einer Eisenbahnverwaltung in den Bereich einer anderen anschliessenden Verwaltung übergeht, so berechnen sich die Transportfristen aus der Gesammtentfernung zwischen der Aufgabe- und Bestimmungsstation, während die Expeditionsfristen ohne Rücksicht auf die Zahl der durch den Transport berührten Verwaltungsgebiete nur einmal zur Berechnung kommen.

Die Gesetze und Reglements der vertragschliessenden Staaten bestimmen, inwiefern den unter ihrer Aufsicht stehenden Bahnen gestattet ist, Zuschlagsfristen für folgende Fälle festzusetzen:

1. Für Messen.
2. Für aussergewöhnliche Verkehrsverhältnisse.
3. Wenn das Gut einen nicht überbrückten Flussübergang oder eine Verbindungsbahn zu passiren hat, welche zwei am Transport theilnehmende Bahnen verbindet.
4. Für Bahnen von untergeordneter Bedeutung, sowie für den Uebergang auf Bahnen mit anderer Spurweite.
5. Wenn beim Uebergang eines Wagens von einem Staatsgebiete auf das andere Umladung stattfindet.

Wenn eine Bahnverwaltung in die Nothwendigkeit versetzt ist, von den in diesem Paragraphen Ziffer 1 bis 5 für die einzelnen Staaten als facultativ zulässig bezeichneten Zuschlagsfristen Gebrauch zu machen, so soll sie auf dem Frachtbriefe den Tag der Uebergabe an die nachfolgende Bahn mittelst Abstempelung vormerken und die Ursache und Frist der Lieferfristüberschreitung, welche sie in Anspruch genommen hat, auf demselben angeben.

Die Lieferfrist beginnt mit der auf die Annahme des Gutes nebst Frachtbrief folgenden Mitternacht und ist gewahrt, wenn innerhalb derselben das Gut dem Empfänger oder derjenigen Person, an welche die Ablieferung gültig geschehen kann, nach den für die abliefernde Bahn geltenden Bestimmungen zugestellt, bezw. avisirt ist.

Dieselben Bestimmungen sind massgebend für die Art und Weise, wie die Uebergabe des Avisbriefes zu constatiren ist.

Der Lauf der Lieferfristen ruht für die Dauer der zoll- oder steueramtlichen oder polizeilichen Abfertigung, sowie für die Dauer einer ohne Verschulden der Eisenbahn eingetretenen Betriebsstörung, durch welche der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransports zeitweilig verhindert wird.

Ist der auf die Auflieferung der Waare zum Transport folgende Tag ein Sonntag, so beginnt die Lieferfrist 24 Stunden später.

Falls der letzte Tag der Lieferfrist ein Sonntag ist, so läuft die Lieferfrist erst an dem darauf folgenden Tage ab.

Diese zwei Ausnahmen sind auf Eilgut nicht anwendbar.

Falls ein Staat in die Gesetze oder in die genehmigten Eisenbahnreglements eine Bestimmung in Betreff der Unterbrechung des Waarentransports an Sonn- und gewissen Feiertagen aufnimmt, so werden die Transportfristen im Verhältniss verlängert.

Art. 15. (Betr.-Rgl. § 59. A. D. H.-G.-B. Art. 402.) Der Absender allein hat das Recht, Verfügungen in der Richtung zu treffen, dass die Waare auf der Aufgabestation zurückgegeben, unterwegs angehalten oder an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger am Bestimmungsorte oder einer Zwischenstation abgeliefert werden solle.

Dieses Recht steht indess dem Absender nur dann zu, wenn er das Duplicat des Frachtbriefes vorzuweisen vermag. Hat die Eisenbahn die Anweisungen des Absenders befolgt, ohne die Vorzeigung des Duplicat-Frachtbriefes zu verlangen, so ist sie dem Berechtigten haftbar.

Derartige Verfügungen des Absenders ist die Eisenbahn zu beachten nur verpflichtet, wenn sie ihr durch Vermittelung der Aufgabestation zugekommen sind.

Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt, auch wenn er ein Frachtbrief-Duplicat besitzt, sobald nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder die dem letzteren nach Massgabe des Art. 16 zustehende Klage zugestellt worden ist. Ist dies geschehen, so hat die Eisenbahn nur die Anweisungen des bezeichneten Empfängers zu beachten, widrigenfalls sie demselben für das Gut verhaftet ist.

Die Eisenbahn darf die Ausführung nachträglicher Anweisungen des Berechtigten weder verweigern noch verzögern, noch solche Anweisungen in veränderter Weise ausführen, insofern nicht durch die Befolgung derselben der regelmässige Transportverkehr gestört würde.

Die Anweisungen müssen schriftlich erfolgen und von dem Berechtigten unterzeichnet sein.

Die Eisenbahn kann den Ersatz der durch die Ausführung einer nachträglichen Anweisung entstandenen Kosten verlangen, insoweit die Anweisung nicht durch ihr eigenes Verschulden veranlasst ist.

Zu Art. 15 des Vertrages.

§ 7. Wenn der Versender die Waare auf der Abgangsstation zurückziehen oder unterwegs anhalten, oder sei es auf einer Zwischenstation, sei es am Bestimmungsorte einem anderen als dem im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger abliefern lassen will, so hat er sich des Formulars, betreffend anderweitige Verfügung, zu bedienen, dessen Schema dem Vertrage beigegeben ist (s. Anlage 4).

Jede Verfügung des Absenders, welche nicht auf dem vorgeschriebenen Formular ertheilt wird, gilt als unverbindlich.

Art. 16. (Betr.-Rgl. § 59. A. D. H.-G.-B. Art. 403.) Die Eisenbahn ist verpflichtet, an dem Orte der Ablieferung dem bezeichneten Empfänger gegen Bezahlung der im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge und gegen Bescheinigung des Empfangs den Frachtbrief und das Gut auszuhändigen.

(A. D. H.-G.-B. Art. 405.) Der Empfänger ist nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen in eigenem Namen gegen die Eisenbahn geltend zu machen, sei es, dass er hierbei in eigenem oder in fremdem Interesse handle. Er ist insbesondere berechtigt, von der Eisenbahn die Uebergabe des Frachtbriefes und die Auslieferung des Gutes zu verlangen. Dieses Recht erlischt, wenn der im Besitz des Duplicats befindliche Absender der Eisenbahn eine nach Massgabe des Art. 15 noch zulässige entgegenstehende Anweisung gegeben hat.

(A. D. H.-G.-B. Art. 431.) Als Ort der Ablieferung gilt die vom Absender bezeichnete Bestimmungsstation.

Art. 17. (A. D. H.-G.-B. Art. 406.) Durch Annahme des Gutes und des Frachtbriefes wird der Empfänger verpflichtet, der Eisenbahn die im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge zu bezahlen.

Art. 18. (Betr.-Rgl. § 58. A. D. H.-G.-B. Art. 354 Abs. 2.) Wird der Antritt oder die Fortsetzung des Eisenbahntransportes durch höhere Gewalt oder Zufall verhindert, und kann der Transport auf einem anderen Wege nicht stattfinden, so ist die Eisenbahn gehalten, den Absender um anderweitige Disposition über das Gut anzugehen.

Der Absender kann vom Vertrage zurücktreten, muss aber die Eisenbahn, sofern derselben kein Verschulden zur Last fällt, wegen der Kosten zur Vorbereitung des Transportes, der Kosten der Wiederausladung und der Ansprüche in Beziehung auf den etwa bereits zurückgelegten Transport entschädigen.

Wenn im Falle einer Betriebsstörung die Fortsetzung des Transportes auf einem anderen Wege stattfinden kann, ist die Entscheidung der Eisenbahn überlassen, ob es dem Interesse der Betheiligten mehr entspricht, den Transport über eine Hülfsroute dem Bestimmungsorte zuzuführen, oder den Transport anzuhalten und den Absender um anderweitige Anweisung anzugehen.

Befindet sich der Absender nicht im Besitze des Frachtbrief-Duplicats, so dürfen die in diesem Artikel vorgesehenen Anweisungen weder die Person des Empfängers noch den Bestimmungsort abändern.

Art. 19. Das Verfahren bei Ablieferung der Güter, sowie die etwaige Verpflichtung der Eisenbahn, das Gut einem nicht an der Bestimmungsstation wohnhaften Empfänger zuzuführen, richtet sich nach den für die abliefernde Bahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen.

Art. 20. (A. D. H.-G.-B. Art. 410.) Die Empfangsbahn hat bei der Ablieferung alle durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen, insbesondere Fracht und Nebengebühren, Zollgelder und andere zum Zwecke der Ausführung des Transportes gehabte Auslagen, sowie die auf dem Gute haftenden Nachnahmen und sonstigen Beträge einzuziehen, und zwar sowohl für eigene Rechnung als auch für Rechnung der vorhergehenden Eisenbahnen und sonstiger Berechtigter.

Art. 21. (A. D. H.-G.-B. Art. 409.) Die Eisenbahn hat für alle im Art. 20 bezeichneten Forderungen die Rechte eines Faustpfand-Gläubigers an dem Gute. Dieses Pfandrecht besteht, so lange das Gut in der Verwahrung der Eisenbahn oder eines Dritten sich befindet, welcher es für sie inne hat.

Art. 22. Die Wirkungen des Pfandrechtes bestimmen sich nach dem Rechte des Landes, wo die Ablieferung erfolgt.

Art. 23. Jede Eisenbahn ist verpflichtet, nach Einziehung der Fracht und der anderen aus dem Frachtvertrage herrührenden Forderungen den betheiligten Bahnen den ihnen gebührenden Antheil an der Fracht und den erwähnten Forderungen zu bezahlen.

(A. D. H.-G.-B. Art. 412.) Die Ablieferungsbahn ist für die Bezahlung der obigen Beträge verantwortlich, wenn sie das Gut ohne Einziehung der darauf haftenden Forderungen abliefert. Der Anspruch gegen den Empfänger des Gutes bleibt ihr jedoch vorbehalten.

Die Uebergabe des Gutes von einer Eisenbahn an die nächstfolgende begründet für die erstere das Recht, die letztere im Contocurrent sofort mit dem Betrage der Fracht und der sonstigen Forderungen, soweit dieselben zur Zeit der Uebergabe des Gutes aus dem Frachtbriefe sich ergeben, zu belasten.

Aus dem internationalen Transport herrührende Forderungen der Eisenbahnen unter einander können in einem anderen Staat, als demjenigen, welchem die forderungsberechtigte Eisenbahn angehört, nicht mit Arrest belegt oder gepfändet werden.

Art. 24. (Betr.-Rgl. § 61.) Bei Ablieferungshindernissen hat die abliefernde Station den Absender durch Vermittelung der Versandstation von der Ursache des Hindernisses unverzüglich in Kenntniss zu setzen. Sie darf in keinem Falle ohne ausdrückliches Einverständniss des Absenders das Gut zurücksenden.

Im Uebrigen richtet sich — unbeschadet der Bestimmungen des folgenden Artikels — das Verfahren bei Ablieferungshindernissen nach den für die abliefernde Bahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen.

(Schluss folgt.)

Neuorganisation des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrh.).

Am 1. April cr. wurden die bis dahin zum Betriebsamts-Bezirke Köln (linksrh.) gehörenden Strecken Langerwehe-Herbesthal-Eupen, Stolberg-Alsdorf und die Stolberger Thalbahn dem Betriebsamts-Bezirke Aachen, die zu letzterem gehörenden Strecken M. Gladbach-Viersen-Crefeld-Homberg-Moers und Viersen-Venlo dem Betriebsamts-Bezirke Crefeld, ferner die zu diesem gehörende Strecke Longerich-Neuss und die zum Betriebsamts-Bezirke Trier gehörenden Strecken Kalscheuren-Jünkerath und Call-Hellenthal dem Betriebsamts-Bezirke Köln (linksrh.) zugetheilt.

In Folge dieser Veränderungen umfassen die einzelnen Betriebsamts-Bezirke des linksrheinischen Directionsbezirks jetzt folgende Strecken:

1. Betriebsamts-Bezirk Köln (linksrh.).

Bauinspection Köln I.:
Köln-Lövenich incl., Köln-Kalscheuren-Liblar incl., Köln-Neuss excl. und Anschlussbahnen bei Köln . . . 71,33 km,

Bauinspection Köln II.:
Lövenich excl.-Langerwehe incl., Düren-Neuss excl. . . . 89,54 „

Bauinspection Euskirchen:
Liblar excl.-Hillesheim excl., Call-Hellenthal, Euskirchen-Düren excl. . . . . 126,93 „

Gesammt-Betriebslänge 287,80 km.

2. Betriebsamts-Bezirk Aachen.

Bauinspection Aachen:
Langerwehe excl.-Herbesthal-Eupen, Aachen-Belgische Grenze in der Richtung auf Bleyberg, Aachen-Kohlscheid incl., Stolberg-Alsdorf, Stolberger Thalbahn, Stolberg-Jülich-Düren excl. . 108,69 km,

Bauinspection M. Gladbach:
Herzogenrath incl.-M. Gladbach-Neuss-Obercassel, Rheydt-Dalheim (Niederländ. Grenze), M. Gladbach-Jülich excl. . . . . 136,46 „

Gesammt-Betriebslänge 245,15 km.

3. Betriebsamts-Bezirk Crefeld.

Bauinspection Crefeld I.:
Neuss excl.-Kempen-Kaldenkirchen excl., Crefeld-Homberg-Ruhrort excl., Crefeld-Linn-Uerdingen-Hochfeld excl., Verbindungsbahn bei Linn . . 91,33 km,

Bauinspection Crefeld II.:
Neuss excl.-Viersen, Viersen-Kaldenkirchen-Venlo, Viersen-Crefeld excl., Viersen-M. Gladbach excl., Rheydt-Crefeld excl. . . . . 93,52 „

Bauinspection Cleve:
Kempen excl.-Zevenaar, Cleve-Nymwegen . . . . . 98,27 „

Gesammt-Betriebslänge 283,12 km.

4. Betriebsamts-Bezirk Coblenz.

Bauinspection Coblenz Rh.:
Bingerbrück incl.-Andernach incl., Andernach-Mayen, Coblenz-Ehrenbreitstein excl. . . . . 110,25 km,

Bauinspection Bonn:
Andernach excl.-Kalscheuren excl., Remagen-Neuenahr, Bonn-Meckenheim-Euskirchen excl., Bonn-Obercassel excl. . . . . 114,26 „

Gesammt-Betriebslänge 224,51 km.

5. Betriebsamts-Bezirk Trier.

Bauinspection Trier I.:
Wittlich excl.-Trier r. U.-Perl-Grenze, Karthaus-Grenze (Wasserbillig), Conz incl.-Trier l. U.-Ehrang-Quint, Verbindungsbahnen von Conz und Karthaus . . 110,73 km,

Bauinspection Trier II.:
Ehrang excl.-Hillesheim incl., Gerolstein-Prüm . . . 95,54 „

Bauinspection Coblenz M.:
Wittlich incl.-Güls incl. (Coblenz), Wittlich-Berncastel, Pünderich-Traben-Trarbach . . . . 100,90 „

Gesammt-Betriebslänge 307,17 km.

6. Betriebsamts-Bezirk Saarbrücken.

Bauinspection Saarbrücken I.:
Saarbrücken excl.-Sulzbach-Türkismühle excl., Neunkirchen-Wellesweiler-Grenze . . . . 62,55 km,

Bauinspection Saarbrücken II.:
Saargemünd excl.-Saarbrücken-Quirscheid-Neunkirchen excl., Scheidt (Pfälz. Grenze)-Luisenthal excl., Saarbrücken-Styringen excl. und Verbindungsbahnen bei Saarbrücken . . . . . . 77,22 „

Bauinspection Saarbrücken III.:
Luisenthal incl.-Conz excl., Völklingen-Püttlingen, Ensdorf-Griesborn . . . . 81,82 „

Bauinspection Kreuznach:
Türkismühle incl.-Bingerbrück excl., Birkenfeld-Birkenfeld Stadt . . . . 96,67 „

Gesammt-Betriebslänge 318,26 km.

Betriebslänge sämmtlicher Strecken des Directionsbezirks . . . . 1 666,01 km,
Bahnunterhaltungslänge . . . . 1 654,17 „

Am 1. April cr. wurden bei den Eisenbahn-Betriebsämtern zu Crefeld, Coblenz, Trier und Saarbrücken Betriebscassen errichtet. Bei dem Betriebsamte Aachen bestand bereits bisher eine solche Casse. Dieselben sind mit den Cassengeschäften, sowie der Verrechnung der Einnahmen und Ausgaben auf Grund des Etats der Eisenbahn-Betriebsämter, ferner mit der Cassen- und Rechnungsführung der von letzteren sonst zu verwaltenden Fonds betraut.

Bei dem Eisenbahn-Betriebsamte Köln (linksrh.) ist eine Betriebscasse nicht eingerichtet worden, vielmehr werden die Cassengeschäfte und Rechnungsführung für dieses Betriebsamt nach wie vor durch die Eisenbahn-Hauptcasse zu Köln wahrgenommen.

Aus dem Deutschen Reich.

Preussische Staatseisenbahnen: Personalnachrichten.

S. M. der König haben Allergnädigst geruht: dem Stationsvorsteher erster Classe Hummel in Fulda aus Anlass seines fünfzigjährigen Dienstjubiläums den Kgl. Kronenorden 4. Classe mit der Zahl „50“ zu verleihen.

Ernannt sind:

a) zu Eisenbahn-Directionsmitgliedern:

bei der Kgl. Eisenbahndirection zu Bromberg: der Regierungs- und Baurath Grünhagen in Bromberg;

bei der Kgl. Direction der Breslau-Freiburger Eisenbahn zu Breslau: der Regierungs- und Baurath Gutmann in Breslau;

bei der Kgl. Eisenbahndirection (rechtsrh.) zu Köln: der Regierungs- und Baurath Schilling zu Köln;

bei der Kgl. Eisenbahndirection (linksrh.) zu Köln: der Regierungsassessor Dr. Lohe in Köln;

bei der Kgl. Eisenbahndirection zu Breslau: der Regierungsassessor Möller in Breslau.

b) zu Betriebsdirectoren:

bei dem Kgl. Eisenbahn-Betriebsamt zu Aachen: der Regierungs- und Baurath Dulk in Aachen;

bei dem Kgl. Eisenbahn-Betriebsamt zu Danzig: der Regierungs- und Baurath Wolff in Danzig;

bei dem Kgl. Eisenbahn-Betriebsamt zu Allenstein: der Baurath Reps in Allenstein;

bei dem Kgl. Eisenbahn-Betriebsamt zu Neisse: der Regierungsassessor Röttger in Neisse.

c) zu ständigen Hülfsarbeitern:

die Regierungsassessoren: Coenen bei dem Kgl. Eisenbahn-Betriebsamt in Wiesbaden, Fleischmann bei dem Kgl. Eisenbahn-Betriebsamt in Dessau, Dr. Fraude bei dem Kgl. Eisenbahn-Betriebsamt in Stolp, Lottner bei dem Kgl. Eisenbahn-Betriebsamt in Schneidemühl, Dr. Marschall bei dem Kgl. Eisenbahn-Betriebsamt in Wesel, Menzel bei dem Kgl. Eisenbahn-Betriebsamt in Glogau, Pedell bei dem Kgl. Eisenbahn-Betriebsamt (Berlin-Lehrte) in Berlin, Dr. Piur bei dem Kgl. Eisenbahn-Betriebsamt in Cottbus, Schulze bei dem Kgl. Eisenbahn-Betriebsamt (Berlin-Dresden) in Berlin, Schwabach bei dem Kgl. Eisenbahn-Betriebsamt in Allenstein, Stengel bei dem Kgl. Eisenbahn-Betriebsamt (Wittenberge-Leipzig) in Magdeburg, Wache bei dem Kgl. Eisenbahn-Betriebsamt (Berlin-Schneidemühl) in Berlin;

ferner unter vorläufiger Belassung in ihren gegenwärtigen Beschäftigungen die Regierungsassessoren Barth in Köln, Grabert in Nordhausen, Kairies in Kattowitz, Lange in Köln und Spiess in Essen.

d) zu Eisenbahnbau- und Betriebsinspectoren:

die Regierungsbaumeister: Becker in Frankfurt a/M., Blum in Trier, unter Uebertragung der Stelle eines ständigen Hülfsarbeiters bei dem Kgl. Eisenbahn-Betriebsamt daselbst, Bohne in Düsseldorf, unter Uebertragung der Stelle eines ständigen Hülfsarbeiters bei dem Kgl. Eisenbahn-Betriebsamt (rechtsrh.) daselbst, Cordes in Frankfurt a/M., unter Uebertragung der Stelle des Vorstehers der Bauinspection der Main-Neckarbahn daselbst, von Flotow in Münster, unter Uebertragung der Stelle eines ständigen Hülfsarbeiters bei dem Kgl. Eisenbahn-Betriebsamt daselbst, Hanke in Köln, Herold in Norden, unter Uebertragung der Stelle des Vorstehers der Bauinspection daselbst, Herzog in Hannover, unter Uebertragung der Stelle der dem Betriebsamt (Hannover-Cassel) zu Cassel unterstellten Bauinspection daselbst, Kuhlmann in Eichicht, Nitschmann in Halle a/S., unter Uebertragung der Stelle des Vorsteher der Bauinspection daselbst für die Bahnstrecke Cöthen-Leipzig, Oertel in Elbing, unter Uebertragung der Stelle des Vorstehers der Bauinspection daselbst für die Bahnstrecke Güldenboden-Allenstein, Sarrazin in Paderborn, unter Uebertragung der Stelle eines ständigen Hülfsarbeiters bei dem Kgl. Eisenbahn-Betriebsamt daselbst, Sartig in Liegnitz, unter Uebertragung der Stelle des Vorstehers der Bauinspection daselbst, Sauer in Schneidemühl, unter Uebertragung der Stelle eines ständigen Hülfsarbeiters bei dem Kgl. Eisenbahn-Betriebsamt daselbst, Sonne in Insterburg, unter Uebertragung der Stelle des Vorstehers der Bauinspection daselbst für die Bahnstrecke Puschdorf-Eydtkuhnen-Landesgrenze, Staggemeier in Düsseldorf, unter Uebertragung der Stelle eines ständigen Hülfsarbeiters bei dem Kgl. Eisenbahn-Betriebsamt (rechtsrh.) daselbst und Wiesner in Hannover.

e) zu Eisenbahn-Maschineninspectoren:

die Werkstättenvorsteher: Dege in Bremen, König in Breslau, unter Uebertragung der Stelle eines ständigen Hülfsarbeiters bei dem Kgl. Eisenbahn-Betriebsamt (Breslau-Sommerfeld) daselbst, Stephan in Ponarth, Wagner in Lauban, unter Uebertragung der Stelle des Vorstehers der Hauptwerkstätte daselbst und der Maschineningenieur Ziegler in Köln, unter Uebertragung der Stelle eines ständigen Hülfsarbeiters bei dem Kgl. Eisenbahn-Betriebsamt zu Halberstadt.

Versetzt ist der Eisenbahn-Maschineninspector Erdmann bisher in Halberstadt, nach Magdeburg, unter Uebertragung der Stelle eines ständigen Hülfsarbeiters bei dem dortigen Kgl. Eisenbahn-Betriebsamt (Magdeburg-Halberstadt).

Preussische Staatsbahnen: Diätarische Besoldung subalterner technischer Hilfsarbeiter.

In einem Erlasse an die Königliche Eisenbahndirection Hannover, welcher gleichzeitig den übrigen Directionen mitgetheilt worden ist, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten bestimmt, dass die für die diätarischen Besoldungen der für die Betriebsverwaltung angenommenen subalternen technischen Hilfsarbeiter bestehenden Vorschriften auch auf solche Personen Anwendung finden, welche als Anwärter für Werkmeister- und Werkstättenvorsteherstellen beschäftigt werden. Denselben sollen demgemäss für die Dauer der ausseretatsmässigen Beschäftigung monatweise fixirte diätarische Besoldungen gewährt werden, deren Betrag das Minimalgehalt — excl. Wohnungsgeldzuschuss — der Werkmeister beziehungsweise Werkstättenvorsteher nicht übersteigen darf.

Preussische Staatsbahnen: Vorarbeiten.

Die Königliche Eisenbahndirection zu Elberfeld ist mit der Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Krebsöge über Hammerstein nach Radevormwald beauftragt worden.

Die Königliche Eisenbahndirection zu Berlin ist mit der Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Löwenberg über Zehdenick nach Templin beauftragt worden.

Landes-Eisenbahnrath.

Auf der Tagesordnung für die am 28. d. M. stattfindende Plenarsitzung des Landes-Eisenbahnraths stehen nach der „Schles. Ztg." u. A.: Anträge auf Ausdehnung der Ausnahmetarife für Spiritus zum Export auf den Localverkehr der Hafenstädte Hamburg und Danzig und auf den Localverkehr von Halle a. S. — Anträge auf Wiedereinführung von Ausnahmetarifen für Getreide und Mühlenfabrikate von den Ems-Weser- und Elbhäfen nach Rheinisch-Westfälischen Stationen. — Anträge auf Aufnahme des Artikels Kleie in den Seetransittarif für Getreide von Rumänien und Galizien nach Stettin und den Nordseehäfen. — Antrag auf Einführung des Reexpeditionsverfahrens in Breslau für das zur überseeischen Ausfuhr gelangende Getreide von Rumänien und Galizien. — Ausdehnung der Ausnahmetarife für Eisenerze etc. auf Puddelofen-, Schweissofen- und Converterschlacken. — Antrag auf Aufnahme der Artikel Jute, Jutegarn und Jutegewebe in den Seetransittarif mit Oesterreich-Ungarn; ferner: Antrag auf Einführung eines Ausnahmetarifs für Rohjute im Verkehr von den Deutschen Seehäfen nach Meissen. — Entwurf des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr. — Antrag des Generalsecretärs Bueck, betreffend die Beseitigung der durch den hochtarifirten Stückguttarif herbeigeführten Missstände. — Antrag des Rittergutsbesitzers Hauptmanns Döring, betreffend die Herabsetzung der Tarifsätze für Steinkohlen etc. auf der Oberschlesischen Eisenbahn.

Zum Eisenbahn-Frachttarif.

Der Deutsche Tarifverband hat nach Mittheilung des „Hamburger Correspondent" zu dem Reglement, betreffend die Berechnung und Erhebung von Mehrfracht, sowie Conventionalstrafen, d. d. 1. September 1881, Ende vorigen Monats das Folgende vereinbart: „Wenn der Versender im Frachtbriefe die bahnamtliche Verwägung der Sendung ausdrücklich beantragt oder die Angabe des Gewichts unterlassen hat, so ist in folgender Weise zu verfahren: I. Besitzt die Verladestation eine Gleiswaage, so hat sie die Neuwägung der Ladung vorzunehmen oder, wenn sie durch besondere Umstände hieran verhindert sein sollte, auf dem Frachtbriefe zu vermerken, dass dies der Fall gewesen ist. In beiden Fällen wird bei demnächstiger Entdeckung einer Wagenüberlastung auf einer Unterwegsstation der daselbst etwa abzuladende Gewichtsüberschuss sofort nach der Bestimmungsstation weiter befördert, und zwar unter Berechnung der Fracht für die ganze Frachtbriefstrecke nach dem Tarifsatze für die Hauptsendung. II. Befindet die Verladestation sich nicht im Besitze einer Gleiswaage, so hat sie dem Versender anheimzustellen, auf dem Frachtbrief zu vermerken, ob der auf einer Unterwegsstation etwa abzuladende Gewichtsüberschuss unter Frachtberechnung nach dem für Einzelsendung geltenden Tarife sofort an den Adressaten weiter befördert oder an den Versender zurückgesandt werden soll, Conventionalstrafe für unrichtige Gewichtsdeclaration oder Wagenüberlastung ist in keinem dieser beiden Fälle zu erheben.

Schnellzugsverbindung Hanau-Zürich via Immendingen.

Seitens des Königlich Württembergischen Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, ist unterm 8. d. M. ein Bescheid hinsichtlich des am 20. Mai d. J. in das Leben tretenden Eisenbahn-Fahrplans für den Sommerdienst 1884 an den ständigen Ausschuss des Beiraths der Württembergischen Verkehrsanstalten ergangen, dessen Eingang nach dem „St.-A. f. W." wie folgt lautet:

„Unter Bezugnahme auf die Verhandlungen des Beiraths der Verkehrsanstalten in seiner Sitzung vom 16. Februar d. J. wird, nachdem die Feststellung des Fahrplans der Staatseisenbahnen für den Sommerdienst 1884 durch das Königliche Ministerium erfolgt ist, dem ständigen Ausschuss Folgendes mitgetheilt: Die Verhandlungen, welche wegen Wiederherstellung der seit dem 15. October 1883 unterbrochenen directen Schnellzugs-

verbindung Hanau-Zürich über Jagstfeld-Immendingen angeknüpft wurden, sind erfolgreich zu Ende geführt worden. Der Schnellzug wird vom 20. Mai d. J. an mit nachstehenden Kurszeiten zur Ausführung kommen: Berlin ab 10,20 Nachts, Hanau an 8,43 Vorm., Frankfurt Ostbahnhof ab 8,21 Vorm., Hanau ab 8,53 Vorm., Heilbronn an 12,12 Mittags, Heilbronn ab 12,15 Mittags, Stuttgart an 1,28 Nachm., Stuttgart ab 1,33 Nachm., Zürich an 8,40 Abends (zum unmittelbaren Anschluss an den Nachtschnellzug durch den Gotthard). Mailand an 8,6 Vorm. Genua an 1,20 Nachm. Das Durchlaufen eines directen Personenwagens zwischen Berlin und Zürich über Stuttgart ist nicht zu erreichen gewesen, nach einer Mittheilung des Königlich Preussischen Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 24. April d. J. wegen bereits vorhandener ausserordentlicher Belastung des Nacht-Kurierzugs Berlin-Frankfurt. Dagegen wird in dem Schnellzug ein directer Personenwagen zwischen Frankfurt a/M. und Zürich über Stuttgart durchlaufen, so dass bei Reisen zwischen Berlin und Zürich über Stuttgart nur einmaliger Wagenwechsel in Hanau stattzufinden hat, wo die Uebergangszeit in der Richtung Berlin Stuttgart 10 Minuten, in der Richtung Stuttgart-Berlin 15 (statt seitheriger 6) Minuten betragen wird. Da dem Schnellzug Hanau-Zürich in Stuttgart ein Aufenthalt von nur 5 Minuten gegeben werden kann und auf der ganzen Strecke bis Zürich bei den kurzen Aufenthalts- und Uebergangszeiten die Gelegenheit zur Einnahme einer Mahlzeit fehlt, so ist Vorkehrung getroffen, dass in Stuttgart den Reisenden Mittagessen zum Preise von 2 ℳ 50 ₰ in den Wagen geboten werden wird, wofür die Bestellungen von den Conducteuren auf der Fahrt von Jagstfeld nach Heilbronn entgegenzunehmen sind."

Lauenburg-Oldesloe und Hagenow-Oldesloe.

Aus dem uns vorliegenden Bericht der Abgeordnetenhaus-Commission über die verstaatlichten Eisenbahnen entnehmen wir folgende Mittheilungen und Darlegungen: Ein Mitglied der Commission richtete an die Königliche Staatsregierung nachstehende Fragen: 1. Beabsichtigt die Kgl. Staatsregierung den Bau der Eisenbahn von Lauenburg nach Oldesloe trotz der Erwerbung der Berlin-Hamburger Bahn auszuführen? Eventuell: Glaubt sie nicht mit Rücksicht auf den Erwerb der Theilstrecken Lauenburg-Büchen und Büchen-Schwarzenbeck hiervon absehen zu können? 2. Ist von der Verfolgung des Eisenbahnprojects Hagenow-Oldesloe abgesehen? Eventuell: Würde nicht nach Ausführung dieser Linie von dem Ausbau der Linie Lauenburg-Oldesloe abzusehen sein? Hierauf wurde Seitens des Vertreters der Königlichen Staatsregierung darauf hingewiesen, dass das Project ad 1 (Lauenburg-Oldesloe) eine durchaus selbstständige wirthschaftliche und militärische Bedeutung besitze und unabhängig von der bereits bei den Verhandlungen über das Gesetz vom 21. Mai v. J. erörterten Eventualität der Verstaatlichung der Berlin-Hamburger Bahn den Zweck verfolge, ausser der Aufschliessung des betreffenden Landestheils für den Verkehr zwischen Schleswig-Holstein einerseits und den linkselbeschen Landestheilen andererseits, welcher zur Zeit lediglich auf die zur Vermittelung des durchgehenden Verkehrs sehr wenig geeignete Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn angewiesen sei, eine bessere und leistungsfähigere Verbindung zu schaffen. Der Besitz der Berlin-Hamburger Bahn würde daher, abgesehen davon, dass der auf Hamburgischem Staatsgebiet belegene Theil der Verbindungsbahn nach wie vor im Eigenthum des Hamburgischen Staates verbleibe, den Bau der Linie Lauenburg-Oldesloe keineswegs entbehrlich machen, sondern nur Vereinfachungen und Ersparnisse bei der Ausführung des Projects ermöglichen. Die hierauf gerichteten Ermittelungen hätten bisher noch nicht zum Abschluss gebracht werden können, es werde sich vielmehr erst nach der Uebernahme des Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmens mit Sicherheit übersehen lassen, ob und inwieweit mit Rücksicht auf die baulichen, wie die Betriebs- und Verkehrsverhältnisse der von der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft mitbenutzten Strecke Lauenburg-Büchen von der Herstellung einer besonderen Verbindung zwischen Lauenburg und Schwarzenbeck werde abgesehen werden können, und welche Ersparnisse in diesem Falle gegenüber den alsdann nothwendig werdenden Erweiterungsanlagen auf den Theilstrecken Lauenburg-Büchen und Büchen-Schwarzenbeck unter Berücksichtigung des Betriebsaufwandes zu erzielen sein möchten. Jedenfalls würde auch bei der Festsetzung dieses Theiles des Projects eingehend erwogen werden, wie in zweckmässigster und billigster Weise die Erreichung des vorgezeichneten Zweckes möglich sei. Hinsichtlich des ad 2 erwähnten Projectes einer Eisenbahn von Hagenow nach Oldesloe oder einem anderen geeigneten Punkte der Linie Lauenburg-Oldesloe habe ein Beschluss noch nicht gefasst werden können, da die angeordneten technischen Vorermittelungen noch nicht beendet, noch weniger die eventuell erforderlichen Verhandlungen mit der Grossherzoglich Mecklenburg-Schwerinschen Regierung zu einem Ergebniss gefördert seien. Auch würde bei etwaiger Herstellung einer derartigen Verbindung die Ausführung des Projectes Lauenburg-Oldesloe keineswegs entbehrlich werden, da beide Linien, wie gleichfalls bereits bei den Verhandlungen über das Gesetz vom 21. Mai v. J. hervorgehoben, durchaus selbstständige Zwecke, die Verbindung der Elbherzogthümer einerseits mit der Reichshauptstadt und deren Hinterlande, andererseits mit Magdeburg und Hannover und dem Süden und Südwesten Deutschlands verfolgten. Abgesehen hiervon läge aber auch der angeregten Vereinigung beider Projecte die aller Begründung entbehrende Voraussetzung einer in Aussicht genommenen Verstaatlichung des Lübeck-Büchener Eisenbahnunternehmens zu Grunde.

Eisenbahn Erfurt-Ritschenhausen.

Die Arbeiten sind soweit vorgeschritten, dass die Innehaltung des festgesetzten Eröffnungstermins, 1. August d. J., mit Bestimmtheit zu erwarten ist. Auf der Strecke Plaue-Suhl ist das eine Gleis ziemlich fertig, es fehlen nur noch wenige Kilometer östlich und westlich vom Brandleitetunnel. Die Gebirgsstrecke Gräfenroda-Suhl wird in nächster Zeit mit dem zweiten Gleise versehen. Die Strecke Grimmenthal-Ritschenhausen ist zuletzt begonnen, aber bereits im Oberbau vollendet, so dass hier auch mit dem Legen der Gleise vorgegangen werden kann. Nur die Einführung der Bahn in den Bahnhof Ritschenhausen (Schweinfurt-Meininger Bahn) ist noch nicht in Angriff genommen, da die Verhandlungen zwischen den betheiligten Staaten, Bayern, Preussen und Meiningen, noch nicht abgeschlossen sind. Dadurch wird aber kein Hinderniss für die Eröffnung der Bahn entstehen, da eine baldige Einigung zweifellos ist. Auf den Bahnhöfen werden, mit Ausnahme des in Oberhof, zunächst nur provisorische Gebäude hergestellt.

Zahnradbahn auf den Niederwald.

Am 30. Mai wird die Eröffnung der Zahnradbahn auf den Niederwald unter Betheiligung von Festgästen, die zum Theil auch aus Berlin eingeladen sind, stattfinden. Die Bahn ist bekanntlich von der Firma Söndeiop & Co. unter Betheiligung eines Berliner Consortiums erbaut worden. Dieses Consortium gedenkt, die Bahn für eigene Rechnung zu betreiben und später eventuell eine Actiengesellschaft auf Basis der Niederwaldbahn zu constituiren.

Paulinenaue - Neu-Ruppin.

Regierungs- und Baurath Wernekink ist aus dem Vorstand geschieden und Regierungs-Baumeister Castner als technisches Mitglied eingetreten.

Die Legung zweier Gleise auf östlichen Bahnen.

Wie der „B. B.-C." vernimmt, ist der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahngesellschaft bereits inoffiziell mitgetheilt worden, dass für den Fall der Annahme des Gesetzentwurfs, betreffs Ausführung derjenigen Massnahmen auf Eisenbahnen, welche für strategische Zwecke erforderlich sind, sie sofort angehalten werden würde, ein zweites Gleis zu legen und diejenigen Rampenbauten vorzunehmen, die für strategische Zwecke erforderlich sein sollten. Bekanntlich leistet das Reich die Vorschüsse zinsfrei; indess müssen dieselben zurückerstattet werden, indem derjenige Theil des Erträgnisses dazu verwendet wird, welcher den fünfjährigen Durchschnitt der Dividenden übersteigt. — Nach derselben Quelle würde von der Ostpreussischen Südbahn die Ausführung jener Massnahme, die Legung eines zweiten Gleises und die Vornahme anderer Arbeiten in absehbarer Zeit nicht verlangt werden, weil es hauptsächlich auf strategische Stärkung der Weichsellinie ankomme, während der Generalstab erklärt habe, dass vorläufig der jetzige Zustand der Ostpreussischen Südbahn den Erfordernissen der Landesvertheidigung genüge.

Aus Bayern.

Am 1. Mai wurde der neugebaute (nördliche) Flügel des Centralbahnhofs in München dem öffentlichen Verkehr übergeben. Die Nordseite des Bahnhofes macht nunmehr in ihrer Vollendung einen imposanten, einer Grossstadt würdigen Eindruck, was man von der Ostfront bekanntlich in Folge des noch immer stehenden Vorbaues nicht gerade sagen kann. In dem neuen Tract liegen die Wartesäle für die Ingolstädter und Landshuter Züge, welch letztere auch an dieser Seite aus- und einlaufen.

Neuer Eisenbahn-Fahrplan. Der am 6. Mai endgültig festgesetzte, am 20. d. Mts. in Wirksamkeit tretende neue Eisenbahn-Fahrplan enthält u. A. eine neue Schnellzugs-Verbindung vom Rhein nach den Böhmischen Bädern über Würzburg-Nürnberg-Eger, womit die Verlegung der Postzüge 133/134 auf der Strecke Nürnberg-Passau zusammenhängt, die in Nürnberg Anschluss an diese neuen Schnellzüge erhalten, wodurch eine neue Verbindung zwischen Wien und dem Rhein hergestellt ist.

Hessische Ludwigsbahn: Einführung des Sparmarken-Systems.

Um das Sparen thunlichst zu erleichtern und auch dem gering Bemittelten zu ermöglichen, hat die in Mainz domicilirte Sparcasse für die Landgemeinden des Kreises Mainz Pfennig-Sparcassen, wie solche in unserer Zeitung empfohlen und u. A. von der Generaldirection der Sächsischen Staatsbahnen eingeführt wurden (siehe No. 35 und 36 Jahrgang 1883 dieser Zeitung) eingerichtet, indem sie den geringsten Betrag der Ein-

lagen auf 20 ₰ herabgesetzt und für diese sogenannten Pfennigeinlagen Sparmarken ausgiebt. Die Specialdirection der Hessischen Ludwigsbahn hat in Berücksichtigung der wohlthätigen Folgen eines solchen Sparsystems nach vorheriger Vereinbarung mit der genannten Sparcasse sich entschlossen, vom 15. Mai cr. ab Sparmarken nebst den dazu gehörigen Sparkarten bei ihren Cassen (bei der Hauptcasse, der Gütercasse und der Eilgutcasse in Mainz) für ihr gesammtes Personal zum Verkaufe aufzulegen.

Es kommen hierbei die folgenden Bestimmungen zur Anwendung:

1. Sämmtliche Sparmarken lauten über 20 ₰ und werden von einem Stück an in beliebiger Anzahl von den erwähnten Stellen gegen baar verkauft.
2. Bei der ersten Abgabe von Sparmarken wird unentgeltlich eine zur Aufnahme von 50 Sparmarken eingerichtete Sparkarte dazu verabfolgt, auf welche die Sparmarken aufzukleben sind. Ebenso wird jedesmal eine weitere Sparkarte unentgeltlich abgegeben, wenn die vorher abgegebene vollbeklebt ist.
3. Ist eine Sparkarte vollbeklebt und demgemäss mit 50 Sparmarken à 20 ₰, somit mit einem Gesammtwerth von 10 ℳ versehen, so giebt die genannte Sparcasse gegen Einlieferung der vollbeklebten Sparkarte ein auf 10 ℳ lautendes Sparcassenbuch kostenlos aus und verzinst diese Einlage mit 4 pCt. vom 1. bezw. 15. des nächsten Monats an, je nachdem die Uebergabe in der ersten bezw. zweiten Hälfte des Monats vollzogen wird.
4. In das einmal vorhandene Sparcassenbuch wird bei jeder weiteren Einlieferung einer vollbeklebten Sparkarte eine weitere Einlage von 10 ℳ eingetragen. Auch können auf ein solches Sparcassenbuch baare Einlagen von 2 ℳ an aufwärts in ganzen Markbeträgen vollzogen werden.
5. Soweit es die Sparer nicht vorziehen, die vollbeklebten Sparkarten oder etwaige baare Einlagen der genannten Sparcasse direct zu überbringen oder zu übersenden, kann die Vermittlung der vorbezeichneten Stellen in Anspruch genommen werden. Es sind in diesem Falle die vollbeklebten Sparkarten, die Sparcassenbücher — wenn solche vorhanden — und etwaige einzulegende baare Beträge einer der vorbezeichneten Stellen zu übergeben, welche dann das Weitere besorgen werden. Die Rücklieferung der ausgefertigten und bezw. vervollständigten Sparcassenbücher an die Sparer wird in gleicher Weise erfolgen.

Die Specialdirection hat die Benutzung dieser Einrichtung ihrem Personal aufs angelegentlichste empfohlen und sich vorbehalten, dieselbe auch auf andere Gebiete der Hessischen Ludwigsbahn auszudehnen. Sie hebt noch besonders in der betreff. Bekanntmachung ihres „Amtsblatts" hervor, dass weder über die Person des Sparers noch über dessen Einlagen Mittheilungen an Dritte gelangen werden. Die Vorstände sind beauftragt worden, das ihnen unterstellte Personal entsprechend zu unterrichten.

Die erste Eisenbahn in Syrien-Palästina.

Die „Deutsche Bauzeitung" No. 36 vom 3. Mai d. J. veröffentlicht einen sehr interessanten Aufsatz des Ingenieurs G. Schumacher in Haifa über das sanctionirte Eisenbahnnetz für Kleinasien, Syrien-Palästina und die Stromländer des Euphrat und bringt zugleich eine Karte (siehe S. 497) zum Abdruck, welche durch einen Kaiserlichen Irade den Statthaltern der Türkischen Provinzen im Laufe des Jahres 1882 mitgetheilt wurde. Die Hauptlinie soll danach die Strecke Constantinopel (Scutari)-'Aintâb-Diarbekr-Bagdad und, unter Vorbehalt einer Verständigung mit der Persischen Regierung, die Weiterführung der Bahn von Bagdad nach dem Persischen Golf bilden. Diese Linie soll durch Zweigbahnen, die sich in fruchtbare und bevölkerte Landstriche wie auch zu Hafenorten erstrecken, alimentirt werden. Als hauptsächlichste unter den Zweigbahnen war die Strecke 'Aintâb-Aleppo-Damascus-Haifa-'Acca bezeichnet worden, welche denn auch in ihrem letzten Theil, nämlich von Damascus nach 'Acca am Schlusse des genannten Jahres concessionirt wurde. Der betreffende Firmân wurde einem reichen und angesehenen Handelshaus in Beirut (Syrien) ertheilt.

Diese projectirte Bahn, welche zunächst die Syrische Hauptstadt Damascus mit den Exporthäfen der zwischen liegenden Haurân-Hochebene, mit 'Acca und Haifa verbinden soll, ist von solcher Bedeutung für die Zukunft Vorderasiens — indem sie den längst gehegten Plan der Engländer, Cairo mit Damascus und Bagdad zu verbinden, theilweise realisirt — dass es sich wohl lohnt, das allgemeinere Interesse auf dieselbe zu lenken.

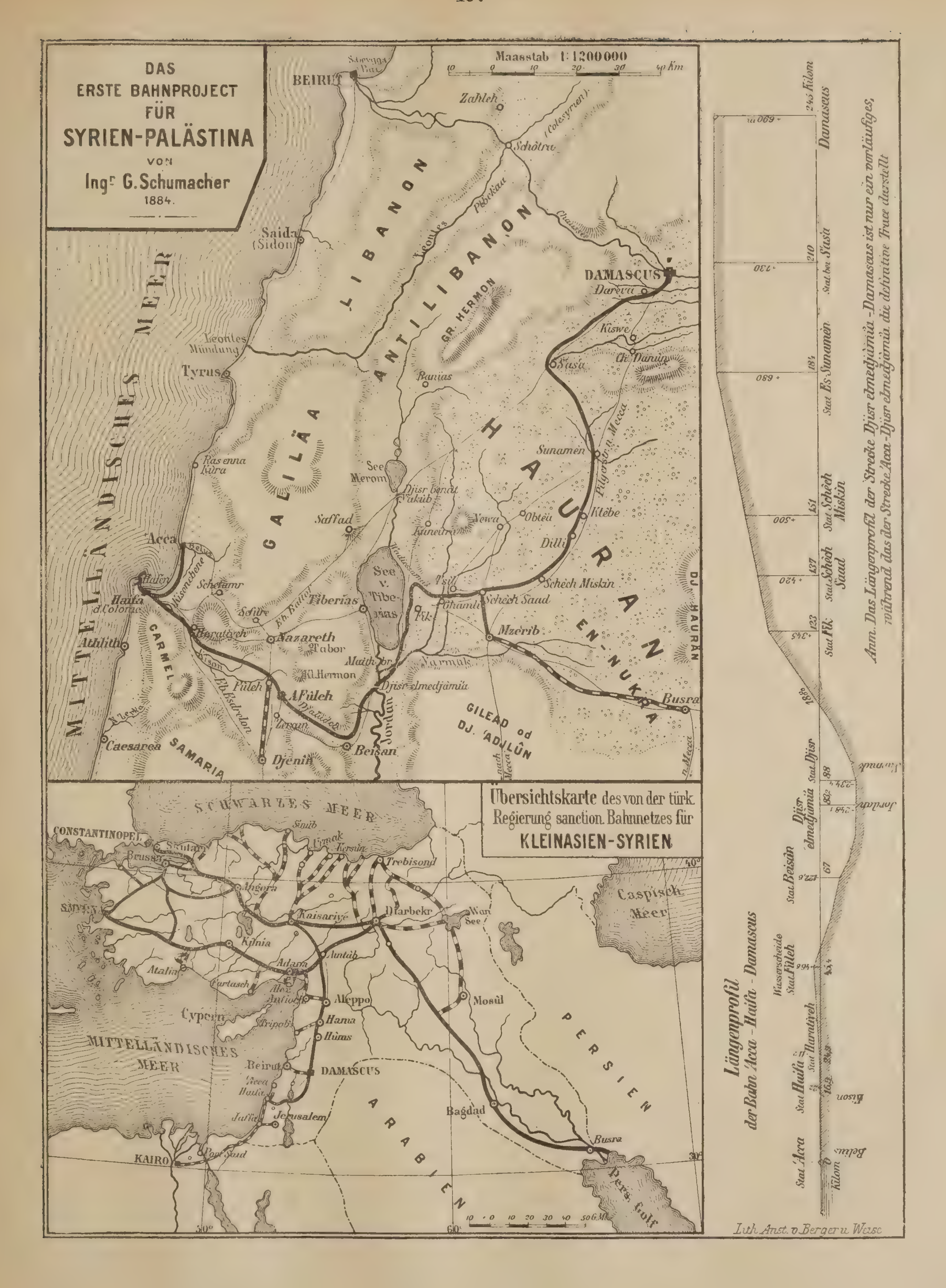
Die Wahl Haifas und 'Accas als Ausgangspunkte der Bahn scheint durch einen Blick auf die Landkarte gerechtfertigt, da sich nirgends längs der Syrischen Küste eine gleich gut geschützte Bucht vorfindet, welche mit relativ geringem Kostenaufwand in einen sicheren und geräumigen Seehafen umgewandelt werden könnte. Die St. Georgs-Bai im Osten Beiruts wie auch die Bedeutung dieser blühenden Handelsstadt würden die letztere zwar als gerechte Concurrentin Haifas erscheinen lassen, wenn nicht die sterilen, felsigen 1 800 m und mehr hohen Gebirgspässe des Libanon und Antilibanon hemmend in den Weg träten und das Anlagecapital um ein Bedeutsames erhöhen würden; dasselbe gilt für jede andere der zwischen dem Norden Syriens und Haifa gelegenen Hafenstädte. Haifa, Stadt von 8 000 Einwohnern, liegt am Ausgange der Kison-Ebene, diese mündet ohne Unterbrechung in die Ebene Esdrelon, diese unweit Fûleh und 'A Fûleh in die jordanwärts abfallende Djalûd-Ebene und die letztere endlich bei Beisân in das weite Jordanthal. Es ist also von der Natur eine Strasse bis an den Jordan vorgezeichnet, welche neben einem günstigen Längenprofil den Vortheil darbietet, dass sie mitten durch die fruchtbarsten Niederungen Palästinas führt. Verlässt man das Jordanthal, indem man den Jordan bei dem Djisr el medjâmi'a und den Yarmuk (Hieromax der Römer) unweit der Matthäusbrücke kreuzt und wendet sich nun gegen Damascus, so bilden die Abhänge des Haurân allerdings ein Hemmniss, das der Bahn den theilweisen Charakter einer Gebirgsbahn aufzudrücken im Stande wäre; allein hier mündet das Wadi es amak an der Ostseite des Sees von Tiberias, eine jener eigenthümlichen, von der Niederung des Jordans nach der Haurân-Hochebene sanft ansteigenden, sich tief in das Land hinein erstreckenden Wadis oder Flussrinnen, welches den Aufstieg auf die Höhe des ca. 340 m über dem Meer und ca. 540 m über dem See von Tiberias gelegenen grossen Karawanenortes Fik durch eine Gradiente von in maximo 18 pro Mille vermittelt. Von hier an hat die Bahn nur Flachland vor sich. Sie wendet sich östlich bis nach Schêch S'aad, dem Regierungssitze des Haurân, und von da nach Schêch Miskîn. Eine Zweigbahn verbindet S. S'aad mit Mzêrîb, dem bedeutendsten Handels- und Karawanenort des Ostjordan-Landes. Von S. Miskîn führt nun die Hauptbahn nach Dilli und Es-Sunamên und von da über S'as'a nach dem vorläufigen Endpunkt Damascus.

Eine andere, kürzere Linie wäre von 'Acca ausgehend durch die Battof-Ebene über den Djisr benât J'akûb nach Damascus; auch würde sich das Längenprofil, weil das Jordanthal an einem beträchtlich höher gelegenen Punkte gekreuzt würde, günstiger gestalten. Allein diese Linie würde dem Haurân grösstentheils, sowie auch Beisân, welche Stadt als persönliches Eigenthum des Sultans nicht umgangen werden darf, zur Seite liegen lassen.

Ist sonach das Tracé durch den Wortlaut des Firmân an einigen Orten zum Voraus fixirt und gereicht diese Vorausbedingung der Bahn zum Vortheil, so ist die zweite Frage die der Rentabilität.

Der Haurân, das Hochplateau im Osten des nördlichen Jordan (Biblisch Basan und nördlich Gilead, Römisch Auranitis) stand schon zur Zeit der Südarabischen Einwanderung auf hoher Cultur und wird im Volksmunde die Kornkammer Syriens genannt; der Weizen und die Gerste, welche dort hauptsächlich gebaut werden, erzielen, wie ich mich selbst überzeugen konnte, 60, 80 und selbst 100fältigen Ertrag. Die Gegend ist vulkanischer Natur und der rothbraune, lockere Boden ist das Verwitterungsproduct der Laven, Tuffe und Aschen, welche sich noch in einer Tiefe von 1 m unter der Oberfläche unzersetzt vorfinden. Das „Herz" des Haurân, die eigentliche Fruchtkammer, befindet sich im Nukra-Gebiet bei Bosra und wird östlich von dem Djebel é drûs oder schlechtweg Djebel Haurân begrenzt, während ein weiterer, äusserst fruchtbarer Theil des Korngebietes bei Mzêrîb vom Bahntracé durchschnitten wird. Der jährliche Ertrag einer Haurân-Ernte beläuft sich auf 200 000 bis 250 000 t Getreide, wovon 100 000 bis 160 000 t nach den Exporthäfen Haifa und 'Acca transportirt werden. Die Kosten des Transportes nach den Hafenorten betragen gegenwärtig, einer amtlichen Statistik und persönlichen Erkundigungen zufolge, 68 Frcs. pro Tonne, oder wie es häufig der Fall ist, der Getreidehändler vergütet dem Fellachen (Bauern) den Transport mit der Hälfte bis zwei Dritteln der angekauften Frucht, welche auf der Tenne oftmals nur ein Viertheil des Werthes am Hafenorte hat.

Die Stadt Damascus, welche ihre Bedürfnisse aus dem Auslande durch den Wagenverkehr einer Französischen Compagnie über Beirut bezieht und hierbei die höchsten Preise bezahlt, würde das raschere Beförderungsmittel der Bahn dem günstigenfalls 3 Tage lang andauernden Achsentransport der Wagen über den rauhen Libanon vorziehen. Die Gesellschaft zahlte bei einem zu Anfang der 60er Jahre angelegten Capital von 3 000 000 Frcs. ihren Actionären bereits über 4 000 000 Frcs. an Dividenden aus, ein Beweis von dem Umfang des mercantilen Verkehrs der über 230 000 Einwohner zählenden Stadt Damascus; die Gesellschaft ist jedoch selbstverständlich nicht im Stande, mit ihrem schwerfälligen Bewegungsapparat eine Concurrenz mit den Bahnpreisen auszuhalten. Damascus ist die Metropole Syriens, wo sich die Producte der Euphrat- und Tigrisländer durch den Karawanenverkehr concentriren und von hier aus ins Ausland gelangen, (Reis, Caffee, Datteln, Tamarinde, Thee, Tombak etc. etc.); der Verkehr würde durch den Anschluss an die Hauptbahn nach Bagdad sich entsprechend heben.


DAS
ERSTE BAHNPROJECT
FÜR
SYRIEN-PALÄSTINA
VON
Ingr G. Schumacher
1884.
Maasstab 1:1200000
Übersichtskarte des von der türk. Regierung sanction. Bahnnetzes für KLEINASIEN-SYRIEN
Längenprofil der Bahn 'Acca - Haifa - Damascus
Anm. Das Längenprofil der Strecke Djisr elmedjâmia - Damascus ist nur ein vorläufiges, während das der Strecke 'Acca - Djisr elmedjâmia die definitive Trace darstellt
Lith. Anst. v. Berger u. Wirsc.
MITTELLÄNDISCHES MEER
LIBANON
ANTILIBANON
GALILÄA
HAURAN
BEIRUT
DAMASCUS
SCHWARZES MEER
PERSIEN
ARABIEN

Was die zum Kostenvoranschlag nothwendigen Bestimmungen über die Ausführung der Bahnarbeiten betrifft, so existiren hierüber im „cahier des charges“ etwa folgende Vorschriften: Aufnahmegebäude und Güterschuppen dürfen im einfachsten Stil gehalten werden; die ersteren werden des unbedeutenderen Personenverkehrs wegen nur klein, die letzteren dagegen als Getreidemagazine umfangreich angelegt. Bahnwärterhäuser kommen nur bei Stationen in Betracht. Zulässiges Baumaterial ist Stein, Eisen und Ziegel; Holz soll so viel als thunlich in Wegfall kommen. Die Bahn wird normalspurig (1,435 m) und eingleisig, die grösseren Bauobjecte werden zweispurig angelegt. Die Schienen nach Vignoles-System (mit Laschen) müssen ein Gewicht von 34 kg pro Meter haben; der Stoss kann ein freitragender sein. Abstand der hölzernen Querschwellen von einander 90 cm resp. 33 cm am Stoss. Die Breite der 50 cm hohen Bettung (Schotterung) beträgt über den Schwellen 3,65 m, die Kronenbreite des Erdkörpers unterhalb der Beschotterung 6 m für die einspurige Bahn. Der kleinste zulässige Krümmungsradius ist 300 m, die zulässige Maximalsteigung 20 ‰, die grösste Entfernung von Station zu Station 20 km, die Länge der Ausweichgleise in minimo 400 m, die Scheitelhöhe der bahnunterführenden Durchfahrten 4,80 m, die Weite derselben 4,50 m. Entfernung zwischen den Geländern der Brücken 4,50 m. Niveauübergänge werden nur bei sehr frequenten Strassen durch Barrièren abgeschlossen. Die vorschriftsmässige Ausführung der Bahnarbeiten wird von dem Minister der öffentlichen Arbeiten überwacht. Die Situations- und Nivellementspläne sind im Massstab von 1 : 5 000 für die Längen und 1 : 500 für die Höhen, die der Stationen und Nebengebäude in 1 : 200 einzureichen.

Diesen Vorschriften gemäss wurde im Sommer des Jahres 1883 das Tracé der 88 km langen Strecke bis an den Djisr el medjâmiâ (Jordan) ausgearbeitet und der Regierung eingereicht. Die definitiven Bahnstudien der weiteren 157 km messenden Strecke von Djisr bis nach Damascus werden in Bälde begonnen werden; über die Präliminarien dieser Strecke verweisen wir auf das S. 497 veranschaulichte Kärtchen und Längenprofil.

Die grossen Vortheile, welche diese Bahnunternehmung als erste in dieser Provinz für sich hat, sind nicht zu unterschätzen. Der Firmân garantirt auf 99 Jahre vollständige Zoll- und Steuerfreiheit, Abgabebefreiung der Gesellschaft für etwaige selbstverwaltete Ländereien, Gratisüberlassung der von der Bahn durchschnittenen Regierungsländereien (über ²/₃ der ganzen Strecke), das Recht die im Süden des Haurân, im ‘Adjlûn, zu Tage tretenden Steinkohlen- und Minerallager und die dortigen Eichenwälder für die Bahnzwecke auszubeuten, das Prioritätsrecht zur Weiterführung der Bahn von Damascus nach Aleppo und ‘Aintâb, sowie zum Bau von Zweigbahnen II. Classe nach Bosra (Haurân) und Djenîn (Samaria) etc.; wie schon erwähnt, wird der Hafen bei Haifa oder ‘Acca zugestanden werden, der natürlichen Sicherheit wegen.

Was den Kostenanschlag betrifft, so dürften alle Berechnungen in Ermangelung von ausgeführten Bahnobjecten in dieser Provinz nur sehr approximative sein. Auf der Strecke ‘Acca-Haifa-Djisr-el-medjâmi‘a dürften sich die Kosten auf 80 000 Frcs. pro Kilometer incl. Verwaltungskosten und Beschaffung des beweglichen Materials belaufen. Dieser Preis würde sich reduciren, wenn nicht das Terrain im Jordanthal etwas coupirt und die vielen im Sommer trockenen Wasserrinnen oder Wadis durch 63 grössere und kleinere Durchlässe von 1—8 m Spannweite zu überbrücken wären. Ausserdem erfordert die Ueberführung der Bahn über den Belus bei ‘Acca und den Kison bei Haratîyeh eiserne Fachwerksbrücken von 24 resp. 18 m Spannweite, ferner 2 Steinbrücken über den Kison bei Haifa und den Jordan beim Djisr von 2 × 14 resp. 25 m Spannweite. Material von grosser Widerstandsfähigkeit, ein harter Kalk und compacter Sandstein bis Beisân und ein körniger Dolerit (Basalt) längs des Jordanthales, findet sich auf der ganzen Strecke vor. Tunnels giebt es keine auf der ganzen Linie bis Damascus.

Das Baumaterial der Haurân-Section ist Basalt; Wasserläufe giebt es dort eigentlich (abgesehen von Yarmuk) nur 7, alle von geringer Breite, da die vulcanische Gegend des lebendigen Wassers entbehrt. Cisternenanlagen dürften an keiner Station des Haurân fehlen. Das Terrain ist absolut eben und dadurch die Construction der Bahn denkbarst vereinfacht. Trotzdem nimmt man an, dass im Haurân das Kilometer (einschliesslich der 30 km langen Rampe Jordanthal-Fik) wegen nicht vorher zu sehender Schwierigkeiten, welche die Abgelegenheit der Baustelle mit sich bringen könnte, auf 90 000 Frcs. kommen wird.

Die ganze Länge der Bahn (ohne Zweigbahnen) beträgt 245 km. Dies ergäbe also ein erforderliches Capital von rund 20 000 000 Frcs.; erinnert man sich hierbei, dass allein der Getreidetransport aus dem Haurân selbst bei Annahme bedeutender Reduction der Transportpreise eine Bruttoeinnahme von 7 000 000 Frcs. abwirft, so erhellt, dass das Unternehmen, trotz des Hafenbaues in Haifa und etwaiger sonstiger Unternehmungen immer noch als ein recht lohnendes bezeichnet werden darf. Zur Beschaffung des Capitals hat sich eine Actiengesellschaft zu bilden, welche sich der Türkischen Gerichtsbarkeit, ähnlich wie die Banque Ottomane, zu unterstellen hat und Actien im Betrage von je 10 £ Türkisch = 230 Frcs. emittirt. Ein Theil des Capitals ist durch Syrische Bankhäuser übernommen; der übrige soll auf Wunsch der Regierung in Deutschland aufgebracht werden.

Das Längenprofil der Bahn gestaltet sich durch das 248 m unter dem Meeresspiegel liegende Jordanthal beim Djisr höchst eigenartig. In dem tropischen Jordanthal, namentlich aber auf dem stets von frischen Westwinden bestrichenen Hochplateau des Haurân dürften sich durch die Bahnunternehmung weite Strecken noch unbebauten fruchtbaren Landes für coloniale Bestrebungen erschliessen; die Beduinen- und Fellachenbevölkerung würde sich, wie ich aus eigener Anschauung weiss und wie mir auch von den Beamten des Haurân-Paschaliks versichert wurde, dem Unternehmen anfänglich zwar befremdet, doch keineswegs feindselig gegenüber stellen. Frohnt doch der braune, kräftige Haurâner willig an den Strassencorrectionen, welche der Gouverneur alljährlich vornimmt, ohne die für die Kameele unwegsame, beschotterte Strasse je zu benutzen und zahlt seinen Zehnten fast so regelmässig, wie die Bauern des Westjordan-Landes. Eine Reise durch den Haurân gehört nicht mehr, wie vor nicht langer Zeit, zu den gewagten Reiseunternehmungen, sondern heute durchzieht man ihn von Mzêrîb bis Damascus mit alleiniger Begleitung eines Dragomans ohne angetastet zu werden.

Durch das Auftauchen des Projects eines maritimen Canals quer durch Palästina (2. Suezcanals) nach dem Golf von ‘Akâba schien das Bahnproject in sich zu zerfallen, nun aber die betreffenden Ingenieure von ihrer Inspectionsreise zurückgekehrt, erklären, dass Englands Machtstellung im Nillande sich dort „an own passage“ schaffen und von dem Palästinischen Canal Abstand nehmen werde, gewinnt die Bahnangelegenheit wieder ihr altes gerechtfertigtes Interesse.

Möge es diesmal gelingen, ein so viel verheissendes Unternehmen, insbesondere Deutschem Unternehmungsgeiste und Deutschen Interessen zuzuwenden!

Aus Geschäftsberichten Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahnen.

Ostpreussische Südbahn. (Geschäftsbericht pro 1883.)

Grundcapital 49 200 000 ℳ, davon 22 200 000 ℳ 4½ pCt. Prioritätsobligationen, der Rest zur Hälfte Stamm-, zur Hälfte Stamm-Prioritätsactien.

Bahnlänge 243,17 km eingleisig; die 18,5 km lange Secundärbahn Fischhausen-Palmnicken (für Rechnung der Königlichen Domänenverwaltung hergestellt) wird im laufenden Sommer fertiggestellt und dem öffentlichen Betrieb übergeben, nachdem private Materialienzüge bereits seit December pr. darauf gefahren werden.

Organisation: Verwaltungsrath in Königsberg, welcher den Betrieb und die Bauten einer aus drei Mitgliedern bestehenden Direction übertragen hat.

Betriebsdienst: Es wurden 9 160 Züge mit 840 246 Zugkilometern gefahren; jede Personenwagenachse legte durchschnittlich 35 575 km zurück, wobei 21,03 pCt. der Sitzplätze ausgenutzt wurden, und die Güterwagen fuhren 23 676 297 Achskm in beladenem, 14 015 868 Achskm in leerem Zustande, wobei 4,17 t pro Achse = 83,07 pCt. der Tragfähigkeit in Anspruch genommen wurden.

Befördert wurden 766 661 Personen (756 948 in 1882), 796 354 t Frachtgut (728 600), 22 528 t Vieh (24 659), ferner 2 352 Hunde (2 207) mit einer Einnahme 1 057 ℳ.

Vereinnahmt wurden: Personenverkehr 903 229 ℳ, Güterverkehr 4 049 234 ℳ, Gesammteinnahme (incl. 23 206 ℳ Uebertrag aus 1882) 5 263 388 ℳ. Betriebsausgabe 2 039 645 Mark, Betriebsüberschuss 3 223 743 ℳ. Pro Kilometer Bahnlänge beträgt die Einnahme rund 21 645 ℳ, die Ausgabe 8 388 ℳ. Der Betriebsüberschuss soll verwendet werden: 49 200 Mark zum Reservefonds, 465 629 ℳ zum Erneuerungsfonds, zur Obligationsverzinsung 897 615 ℳ, zur Amortisation 184 900 ℳ, Dividende 1 570 149 ℳ, zurückgezahlte Staatssubvention 56 250 ℳ. Die Dividende betrug für die Stamm-Prioritätsactien 5 pCt., für die Stammactien 5,83 pCt.

Bestände: die beiden Reservefonds 208 286 ℳ, Erneuerungsfonds 3 572 688 ℳ, die Pensionscasse 828 236 ℳ.

Buschtêhrader Bahn.

Dem Geschäftsbericht und den Rechnungsabschlüssen für das Betriebsjahr 1883 entnehmen wir folgende Einzelnheiten: In diesem Jahre wurde die 12 km lange Localbahn Krupa-Kolleschowitz hergestellt und am 15. September dem Betriebe übergeben, ferner die Concession für eine Localbahn Kolleschowitz-Woratschen-Jechnitz mit dem Rechte zu eventueller Fortsetzung bis Pladen (Anschluss an Pilsen-Priesen) nachgesucht. Ausserdem hatte die Verwaltung gegen anderweitige Concessionsertheilungen für die Linien Elbogen-Giesshübel und Swolenowes-Smecna Verwahrung eingelegt, jedoch wurde sie dahin beschieden, dass in beiden Fällen eine Concurrenzirung ausgeschlossen werde.

Von der im Bericht durchgeführten Theilung der Linien nach Lit. A und B Abstand nehmend, bringen wir nur die statistischen Gesammtresultate.

Betriebslänge (incl. Krupa-Kolleschowitz, 11 Industrial- und 44 Kohlenbahnen) 458,36 km (oder gegen 1882 10,47 km mehr) mit 73 Stationen; Betriebsmittel: 93 Locomotiven, 91 Tender, 173 Personen- und 2 858 Güterwagen (incl. 58 Gepäck- und 3 Postwagen), ferner 8 Schneepflüge. Die Locomotiven legten 1 744 022 (1 583 005) Zugkm zurück, wobei sich 363 335 250 (323 653 780) tkm ergaben; die Personenwagen legten 8 381 732 (8 362 606) und die Güterwagen 76 234 662 (68 239 167) Achskm zurück, wobei von den Plätzen der Personenwagen 26,979 (32,913) Procent und von der Tragfähigkeit der Güterwagen 50,60 (51,01) pCt. ausgenutzt wurden. Die Zahl der Züge für Personen-, Gepäck- und Eilguttransport war 17 676, für Frachtentransport war 39 924. Es wurden befördert: 1 159 219 Personen, 6 306 t Gepäck, 7 706 t Eilgut, 2 425 780 t Kohlen und (ohne das Regiegut) 1 070 570 t sonstigen Gutes; gegen das Vorjahr ein Plus von 45 801 Personen, 355,7 t Gepäck, 1 218 t Eilgut, 256 407 t Kohlen und 67 735 t sonstigen Gutes. Dabei wurden vereinnahmt: für Personen 1 034 285 fl., Gepäck und Eilgut 123 434 fl., Frachtgut 4 772 973 fl., incl. diverser Einnahmen zusammen 6 193 550 fl. (gegen das Vorjahr 437 906 fl. mehr).

Die Betriebsausgaben betrugen: Allgemeine Verwaltung 125 649 fl., Bahnaufsicht etc. 907 619 fl., Verkehrsdienst 740 110 fl., Zugförderungs- und Werkstättendienst 442 114 fl., zusammen 2 215 492 fl. oder gegen das Vorjahr 45 662 fl. mehr.

Die Betriebsrechnung des Steinkohlenwerkes Buschtěhrad-Rapitz ergiebt: Einnahme 1 173 908 fl., Ausgabe 752 875 fl., Betriebsüberschuss 421 033 fl. Der Haupt-Betriebsabschluss pro 1883 ergiebt: Betriebsüberschuss der Eisenbahn 3 818 093 fl., hierzu vorstehender Ueberschuss und Zinsen macht 4 267 136 fl. Nach Zahlung der Zinsen und Amortisation von Prioritäten verbleibt noch ein Rest als Reinertrag von 2 076 635 fl., über dessen Verwendung in der 31. ordentlichen Generalversammlung Beschluss gefasst werden soll; der Jahresbericht enthält keinen bezüglichen Vorschlag.

Der Stand des Personals ultimo December 1883 belief sich auf 1 344 Beamte und 1 900 Arbeiter; deren Pensionsfonds betrug gleichzeitig 618 909 fl., der Kranken-Unterstützungsfonds 134 935 fl. Ausserdem schlossen die Werkstattsarbeiter-Unterstützungscasse mit 97 631 fl. und die Knappschaftscasse mit 184 044 fl. ab.

Das Anlagecapital wird nach dem Hauptabschluss auf 24 275 000 fl. in Actien und 40 657 850 fl. in Obligationen beziffert; die Reserve- etc. Fonds beliefen sich auf zusammen 2 935 971 fl., wozu noch der Special-Reservefonds des Bergwerks mit 70 000 fl. tritt.

St.

Die Eisenbahn von Piski nach Vajda Hunyad.

Das Königlich Ungarische Finanzministerium resp. die Direction der Königlich Ungarischen Eisenwerke baut diese unterm 21. Decbr. 1882 concessionirte Linie von Piski bis zur Station Vajda Hunyad. Die Bahnlänge beträgt 15,5 km, von hier bis zum Einfahrtsthor der Vajda Hunyader Eisenwerke noch 0,8 km. Veranschlagtes Baucapital 425 000 fl. Oe. W.

Die am 1. Februar 1883 in Bau genommene Bahn wird gegen den 10. Mai 1884 fertig gestellt werden. Die Spurweite ist normal (1,436 m). Der Unterbau wird eingleisig ausgeführt und auch das Terrain nur für 1 Gleis erworben. Das Terrain ist beinahe ausschliesslich in gütlichem Wege erworben, die grundbücherliche Umschreibung im Zuge. Die Bahn wird lediglich dem Localverkehr für das Vajda Hunyader Eisenwerk der Königlich Ungarischen Montandirection dienen, welches durch eine 34 km lange Drahtseilbahn (System Obach in Wien) mit den Königlich Ungarischen Eisenwerken Govasdia und Gyalár verbunden ist. Blos für die Königlich Ungarische Montanindustrie ist die Bahn von Wichtigkeit, sonst weder für Bodenproducte, noch für Industriezweige.

Die Stationsorte und deren Entfernungen (in Kilometern) von Piski, Station der Königlich Ungarischen Staatsbahn (früher Siebenbürger Bahn), sind folgende: Cserna-Keresztur Haltestelle 6,60 km, Vajda Hunyad Station 8,9 km = 15,50 km.

Besondere technische Schwierigkeiten sind beim Bau nicht zu überwinden; die Bahn steigt durchschnittlich mit 4 ‰, angewendeter kleinster Radius 300 m.

Bauleiter: Königlich Ungarische Staatsbahn (früher Erste Siebenbürger Bahn). Bauunternehmer: Länderbank, welche wieder durch die Firma Deutsch & Haas den Bau ausführen liess.

Aus den Niederlanden.

Utrecht, 10. Mai 1884.

Tramways in den Niederlanden.

In den Niederlanden zählt man jetzt 33 Tramway-Unternehmungen, während eine Gemeinde (Wageningen) eine Trambahn auf ihre eigenen Kosten gebaut hat (die Dampftrambahn Wageningen-Ede).

Von diesen 33 Unternehmungen sind 17, welche den Bau und den Betrieb von Dampftrambahnen zum Zweck haben, 12, welche den Bau und Betrieb von Pferdebahnen bezwecken, während die 4 übrigen den Betrieb mit Pferden und Dampf führen.

Unter diesen Unternehmungen sind 4 Belgische, namentlich 1 für eine Dampftrambahn (la Société anonyme Belge des chemins de fer économiques Néerlandais-Middelburg-Vlissingen) und 3 für Pferdebahnen (1. la Société anonyme Belge des Tramways de Groningue; 2. la Société anonyme Belge des Tramways de la Haye; 3. la Société anonyme Belge des Tramways de Dordrecht) und eine Englische für eine Pferdebahn in Leiden (Tramways Trust Company, limited); 7 Trambahnen werden von Eisenbahngesellschaften betrieben und zwar:

Von der Holländischen Eisenbahngesellschaft: 1. Beverwyk-Wyk aan Zee; 2. Leiden-Katwyk (Rynlandsche Dampftrambahn); 3. Lichtenvoorde-Groenloo; 4. Haag-Loosduinen-Monster-Naaldwyk und Poeldyk-s'Gravenzande (Westlandsche Dampftrambahn); 5. Bussum-Huizen.

Von der Niederländischen Rhein-Eisenbahngesellschaft: 1. Haag-Scheveningen; 2. Wageningen-Ede.

Das Gesammt-Anlagecapital wird auf 17 000 000 Fl. veranschlagt, wovon 12 436 000 Fl. in Actien und 4 564 000 Fl. in Obligationen belegt sind.

Die Gesammtlänge der in Betrieb befindlichen Tramways beträgt rund 525 km.

Die Spurweite beträgt bei 233,116 km = 1,435 m, bei 20,675 km = 1,42 m, bei 25 km = 1,41 m, bei 199,4 km = 1,067 m, bei 12,633 km = 1 m und bei 33,077 km = 0,75 m.

Die Bahnen sind meistentheils nach dem System Vignole ausgeführt; soweit sie aber auf der Chaussee liegen, sind die Langschwellen nach dem System Demerbe und Haarmann zur Anwendung gekommen.

An Betriebsmittel sind vorhanden 1 303 Pferde und 8 Maulthiere, 131 Locomotiven, 615 Personen- und 252 Güterwagen.

Die meisten Wagen sind aus der Fabrik von J. J. Beynes in Haarlem; die übrigen Wagen sind aus den Fabriken in Bilt und Delft, von der Firma Herbrandt & Co. in Ehrenfeld und von der Falcon engine and car works in Longbourough.

Dampftramway Herzogenbusch-Helmond.

Aus dem Geschäftsbericht pro 1883 geht hervor, dass der Betrieb unter sehr ungünstigen Umständen stattfand. — Am 19. Februar wurde die Strecke Herzogenbusch-Veghel, am 1. Juni die Strecke Veghel-Gemert und am 1. Juli die Strecke Gemert-Helmond für den Verkehr eröffnet. Aus dem Personenverkehr wurden 59 099 Fl. und aus dem Güterverkehr und an Extraordinarien 9 398 Fl. vereinnahmt, also im Ganzen 68 497 Fl. Nach Abzug einer Summe von 8 498 Fl. für Zinsen bleibt ein Reingewinn von 767 Fl.; dieser Betrag wurde in Reserve gehalten. Von den Reservebeträgen aus früheren Jahren konnten 9 000 Fl. der Obligationsanleihe amortisirt werden.

Der Betrieb der 3 Pferdebahnen in Herzogenbusch (2 nach dem Bahnhof und 1 zur Verbindung der beiden Dampftramways nach Vucht und Helmond) gab einen Verlust von 6 663 Fl.; während diesem Verlust ein Gewinn von 7 430 Fl. aus dem Betrieb der beiden Dampftramways gegenübersteht.

Es wurde daher von der Generalversammlung der Beschluss gefasst, den Verkehr auf den beiden nach dem Bahnhofe führenden Pferdebahnen einzustellen und die Bewilligung der Stadtverwaltung einzuholen, um die Verbindungslinie zwischen den beiden Dampftramways, statt mit Pferden, mit Dampf zu betreiben.

Staatsbahn Groningen-Delfzyl.

Diese Eisenbahn, welche am 1. Juni cr. Seitens der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, hat eine Länge von 38,333 km.

Die Entfernungen zwischen den an derselben liegenden Stationen betragen im Einzelnen:

Station	km
Groningen	
„ (Haltestelle)	3,927 km
Sauwerd	6,998 „
Bedum	4,191 „
Stedum	6,748 „
Lappersum	4,082 „
Apingadam	7,744 „
Delfzyl	4,187 „
„ Seedamm	0,456 „

Zaandam-Hoorn.

Die 32,479 km lange Strecke Zaandam-Hoorn der an die Holländische Eisenbahngesellschaft verpachteten Staatsbahn Zaandam-Enkhuizen wird mit Anfang des Sommerfahrplans für den öffentlichen Verkehr eröffnet.

Die Entfernungen betragen:

Zaandam	
Oostzaan	5,811 km
Purmerend	7,409 „
Kwadyk	3,288 „
Oosthuizen	6,684 „
Avenhorn	4,473 „
Hoorn	4,814 „

Seitens der Niederländischen Regierung ist die Ein- und Durchfuhr von Schweinen in resp. durch das Niederländische Staatsgebiet bis auf Weiteres verboten worden.

Eisenbahn von Pretoria (Transvaal) nach der Delagoa Bai.

Schon im Jahre 1872 war der damalige Präsident der Republik Burgers mit dem Project einer Eisenbahn nach der Delagoa Bai hervorgetreten und hatte zu diesem Zweck einen Vertrag mit Portugal, dem die Küste gehört, abgeschlossen. Die Verwirklichung des Projects lag indess nicht in den Interessen der Engländer, welche das Ausfuhrmonopol von Transvaal in der Hand behalten wollten, da der ganze Handel des vom Meere abgeschlossenen Landes über Natal geht, und musste überdies bei den bald darauf ausbrechenden kriegerischen Verwickelungen, welche der Republik schliesslich die Unabhängigkeit kosteten, bis auf bessere Zeit vertagt werden. Nachdem die Boers nunmehr, Dank ihrer Thatkraft und ihrem Muth, die Unabhängigkeit ihres Landes wieder erlangt haben, nehmen sie den alten Plan wieder auf, durch Herstellung einer Schienenverbindung mit dem Meere ihren Handel von den lästigen Fesseln der hohen Englischen Zölle und des kostspieligen Wagentransports zu befreien und die reichen Erzeugnisse des Landes der Ausfuhr zu erschliessen. Ausfuhrartikel sind namentlich Getreide und Wolle, daneben Straussenfedern, Rindvieh, Häute, Gold und etwas Diamanten, Elfenbein dagegen nur noch dem Namen nach. Transvaal hat ausserdem mächtige zu Tage liegende Kohlenflötze, während die in Kapland verbrauchten Kohlen noch aus England bezogen werden.

Die Eisenbahn wird auf einer Strecke von 60 km das Portugiesische Gebiet durchschneiden. Der Bau dieser Theilstrecke ist bereits an einen Amerikaner vergeben. Zum Abschluss einer Convention in Betreff der Transittarife wird sich die Deputation, welche zur Zeit in Paris den Abschluss eines Handelsvertrages mit Frankreich betreibt, demnächst nach Lissabon begeben. Von der Grenze des Portugiesischen Gebiets bis zur Hauptstadt Pretoria beträgt die Entfernung noch 300 km. Die nach der Grenze zu belegenen Theilstrecken sollen zuerst in Angriff genommen und, ohne die Fertigstellung der ganzen Linie abzuwarten, in Betrieb gesetzt werden.

Von der Eröffnung der Eisenbahn erhofft die Transvaal-Republik einen beträchtlichen Aufschwung des Handelsverkehrs, namentlich auch mit Madagascar; man nimmt ferner an, dass sich alsdann der Strom der Auswanderer, welcher bisher das genügender Absatzwege entbehrende Land gemieden hat, im grösseren Umfange der Transvaal-Republik zuwenden wird, woselbst gegenwärtig allein Europäische Handarbeiter ihr Fortkommen zu finden hoffen dürften.

Die zum Bau der Eisenbahn erforderlichen Geldmittel sollen nach der „Verkehrs-Zeitung“, welcher wir diese Mittheilung entnehmen, durch eine in Amsterdam aufgelegte Subscription beschafft werden, deren baldige Deckung mit Bestimmtheit erwartet wird.

Literatur.

Lehrbuch der rationellen Korbweidencultur von J. A. Krahe, Bürgermeister zu Prummern bei Aachen. Dritte gänzlich umgearbeitete Auflage. Aachen 1884. Verlag von Rudolf Barth. Preis geh. 2,40 *M*, geb. 3 *M*.

Die Korbweidencultur ist ein Kind der Neuzeit, bedingt durch die sich entwickelnde und als Hausindustrie ungemein fortschreitende Korbflechterei, und gewinnt immer mehr Anhänger, seitdem die Landwirthschaft sich ihrer angenommen und den Beweis geliefert hat, dass manches anderweitig nicht gut verwerthbare Stück Landes einen Ertrag bringt, welcher den Durchschnittsertrag für Weizenbau übersteigt. Der Herr Verfasser, welcher dieser Cultur von jeher ein äusserst reges Interesse zuwandte und gegenwärtig noch verschiedene Versuchsgärten unterhält, wünscht die Anregung dazu zu geben, dass in Deutschland baldmöglichst das Beispiel Frankreichs erreicht werde, wo die fast 100 Jahre alte rationelle Korbweidencultur am höchsten entwickelt ist; durch günstige Verhältnisse ganz besonders dazu berufen und befähigt, die vorliegende Frage nach jeder Richtung hin zu beleuchten, von der volkswirthschaftlichen Theorie an bis zur practischen Durchführung der Cultur, hat er das vorbezeichnete Werkchen herausgegeben.

Das Buch behandelt auf 196 Seiten sämmtliche einschlägigen Fragen in einer durchaus gemeinverständlichen Weise, bespricht die Korbweidencultur nebst Korbflechtindustrie zunächst an der Preussisch-Belgischen Grenze resp. Umgegend von Aachen, sowie in allgemeineren Zügen, und geht dann zu den practischen Detailfragen über, welche die Behandlung der Pflanzen betreffen, von der Beschaffenheit des Bodens an bis zur Ernte und der Verwerthung des Erträgnisses; statistische Ermittelungen und Zahlen sind ebenfalls ersichtlich.

Während wir im Allgemeinen den Wunsch aussprechen, dass das vorliegende Buch im volkswirthschaftlichen Interesse eine recht ausgedehnte Verbreitung und Beachtung finden möge, greifen wir aus dem reichen Inhalt noch den die Eisenbahnen berührenden Punkt heraus, die Bepflanzung von Eisenbahnböschungen mit Korbweiden. Mehrere Aufsätze unserer Zeitung (in No. 33 S. 417, No. 48 Seite 621 Jahrg. 1880 und S. 768 Jahrg. 1881) haben in dem Büchlein Aufnahme gefunden. In Folge des Umstandes, dass die Korbweidenanlagen hohe Erträge und damit lohnende Nebeneinnahmen abwerfen, auch dadurch für das Bahnbewachungspersonal eine rentable Nebenbeschäftigung gewonnen wird, sind seither weitere Erfolge zu verzeichnen gewesen; besonders wird auf die gelungene Verwendung von Korbweidenanpflanzungen als Schutzstreifen gegen Schneeverwehungen hingewiesen. St.

Miscellen.

Ein Stationsmelder für Eisenbahnzüge. Ein von dem Techniker H. E. Bissell aus Hartford, Staat Connecticut, erfundener automatischer Stationsmelder wird seit einiger Zeit versuchsweise auf der Newyorker Stadteisenbahn angewendet. Einer dieser Indikatoren ist beispielsweise in den Zügen der nach der Fähre in der 34. Strasse führenden Zweiglinie in Gebrauch und hat sich dort bis jetzt vortrefflich bewährt. An jedem Ende des Eisenbahnwagens, gerade über der Thür, ist ein kleines Kästchen angebracht, über welchem sich die Worte „Nächste Station“ befinden. Unter denselben, vor dem Kästchen, erscheint der Name der Station, an welcher der Zug zunächst anhält. Steigt man z. B. auf der dritten Avenue-Station in einen Zug der bezeichneten Linie, so erblickt man in jedem Wagen über den Thüren die Worte: „Nächste Station — 9. Strasse.“ Sobald jedoch der Zug diese Station wieder verlässt, so hört man auf den beiden Enden eines jeden Wagens eine Glocke ertönen und sieht, wie sich der Stationsmelder geändert hat in „Nächste Station — 14. Strasse.“ (Es sei hier bemerkt, dass die meisten Strassen Newyorks nicht mit Namen, sondern mit fortlaufenden Nummern bezeichnet sind.) So ändert sich der Stationsmelder nach einander in „18., 23., 28, u. s. w. Strasse“. Auf der 34. Strassenstation zeigt der Stationsmelder die Worte: „Wagenwechsel nach der Fähre in der 34. Strasse“ und auf der 42. Strassenstation „Wagenwechsel nach dem Grossen Centraldepot“. Alle diese Veränderungen werden auf automatische Weise hervorgerufen und treten in allen Wagen des Zuges gleichzeitig ein. Die Einrichtung ist sehr einfach; das Läuten der Glocken und der Wechsel der Stationsangaben wird durch das Bewegen eines kleinen Hebels bewirkt, welcher sich in dem Heizerraum der Locomotive befindet und mit den Luftleitungsventilen in Verbindung steht. („Scientific American.“)

Der Bahnhof St. Lazare in Paris
wird umgebaut und vergrössert.

Dampfschiffbeleuchtung durch elektrische Glühlampen.

Die Vereinigte Dampfschifffahrt-Gesellschaft des Vierwaldstättersees hat auf ihrem Salondampfer „Germania“ die elektrische Beleuchtung sämmtlicher zur Benutzung kommenden Räumlichkeiten eingeführt. Betreffende Einrichtung, von den Herren Stirnemann & Co. in Zürich geliefert, beleuchtet, wie die „Schweizer. Bauzeitung“ berichtet, durch sogen. Glühlampen: den Salon I. Classe (mit 8 Stück), die Damencabine (mit 1 Stück), das Capitain- und Postbureau (mit je 1 Stück), das Zwischendeck (mit 3 Stück), den Salon II. Classe (mit 4 Stück), Maschinen- und Kesselraum (mit 1 Stück), Aborte (mit 1 Stück). Im Weiteren befinden sich je 1 Glühlampe von entsprechender Grösse in den 2 Radkasten- und der Bugsprietlaterne; im Ganzen sind es also 24 Stück. Der 3—4pferdige Motor erhält seinen Dampf aus den Betriebskesseln, welche bei ihren 200 m² Heizfläche diesen Verlust leicht ertragen.

Diese für das reisende Publikum sehr angenehme neue Art der elektrischen Beleuchtung der Dampfboote erscheint durchaus praktisch und ist ein wirklicher Fortschritt.

Zerstörung einer Brücke durch einen Sturm.

Auf der Indianapolis- und St. Louis-Eisenbahn wurde vor Kurzem die 58⅓ t schwere Eisenconstruction einer Brücke von 31 m Spannweite durch einen Wirbelwind von den Auflagern gehoben und mit dem anstossenden Gleise in den Fluss geschleudert, so dass das eine Ende 5 m, das andere 9 m von der Brückenachse entfernt sich befand. Aus dem Brückengewicht und dem Querschnitt der zerrissenen Auflagerbolzen wird der Winddruck zu 1 600 kg pro m² berechnet.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Am 20. Mai cr. wird die Bahnstrecke Wernigerode-Ilsenburg mit der Zwischenstation Drübeck dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Vom genannten Tage ab findet im Verkehr mit Ilsenburg eine Abfertigung von Personen, Gepäck und Gütern, sowie von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im unbeschränkten Umfange statt. Die Haltestelle Drübeck dient dagegen zunächst nur dem Personenverkehr sowie dem Güterverkehr in Wagenladungen, auch ist nach und von Drübeck eine Abfertigung von Hunden auf Hundebillets zulässig. Die Beförderung von Gepäckstücken, sowie von Eil- und Fracht-Stückgütern bleibt bis auf Weiteres ausgeschlossen. Gütersendungen in Wagenladungen werden von Drübeck nur in Frachtüberweisung, nach Drübeck nur in Francofracht angenommen, in beiden Fällen ohne Nachnahmebelastung.

Magdeburg, den 9. Mai 1884. (1145)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Vom 15. d. Mts. ab werden auf Station Puderbach (an der im Bau befindlichen Strecke Engers-Altenkirchen) Güter des Specialtarifs III in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg nach Engers und darüber hinaus zur Beförderung angenommen, jedoch nur insoweit, als die Ladevorrichtungen auf Station Puderbach daselbst die Verladung der Sendungen gestatten und sofern zugleich die Versender behufs Begleichung der tarifmässigen Frachten bis Engers bei der Güterexpedition Engers sich bei letzterer ein Creditconto haben eröffnen lassen.

Köln, den 9. Mai 1884. (1146)
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrh.).

II. Betrieb.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die zwischen den Stationen Liebau und Bernsdorf gelegene Station Königshain hat — nach einer Mittheilung der General-direction der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn — die Bezeichnung Königshan erhalten.

Berlin, den 9. Mai 1884. (1147)
Die geschäftsführende Direction.
Simon.

III. Verleihung von Güterwagen.

Die **Breslau-Warschauer Eisenbahn** hat 30 Stück kurze Kohlenwagen (15 Stück eiserne mit je 11 000 kg und 15 Stück hölzerne mit je 10 000 kg Tragkraft) zu verleihen.

Reflectanten wollen ihre Offerten an die unterzeichnete Direction einsenden, worauf die Leihbedingungen mitgetheilt werden.

Poln. Wartenberg, den 2. Mai 1884.
Direction. (1148)

IV. Güterverkehr.

Berlin-Thüringisch-Bayerischer Verband. Am 1. Juni d. J. tritt zum Berlin-Thüringisch-Bayerischen Verbands-Gütertarif der 5. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält: Aenderung der besonderen Bestimmungen; neue Frachtsätze für Harsdorf, eine Bestimmung, betreffend die Anwendung anderweiter Sätze für die Stationen Gera (Th. u. W. G.), Leipzig (Th., B. A., H. S. G. und M. H.), Plagwitz-Lindenau (Th.), Zeitz (Th.); abgeänderte Frachtsätze für die Stationen Eger, Franzensbad und Hof; Aenderungen der Kilometertafel II und der Tarifzuschlag-Tabellen b, c, d, sowie eine Ergänzung des Ausnahmetarifs 10 für Palmöl etc.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Güterexpeditionen, von welchen der Nachtrag bezogen werden kann.

Erfurt, den 3. Mai 1884. (1149)
Königliche Eisenbahndirection,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 20. Mai cr. tritt zu dem diesseitigen **Local-Gütertarife** vom 1. Juli 1881 der vierzehnte Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Aenderung der Specialbestimmungen zu § 57 des Betriebsreglements;
II. Aenderungen einzelner Tarifvorschriften;
III. Aenderungen des Tarifs für die Nebengebühren im Güterverkehr;
IV. Aenderung des Tarifs für die Güterbeförderung auf der Verbindungsbahn zu Leipzig;
V. Kilometerzeiger für die Station Halensee, die Stationen Drübeck und Ilsenburg der neu zu eröffnenden Bahnstrecke Wernigerode-Ilsenburg, sowie für die Haltestelle Gr. Quenstedt;
VI. Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers für die Stationen Leipzig Magdeburger Bahnhof und Berlin (Lehrter und Potsdamer Bahnhof). (Die hiermit verbundenen Frachterhöhungen treten erst am 1. Juli cr. in Kraft.)
VII. Berichtigungen der allgemeinen Kilometer-Tariftabellen;
VIII. Anderweite Aufstellung der Ausnahme-Tariftabellen;
IX. Ergänzungen der Stations-Tariftabellen;
X. Berichtigungen.

Exemplare des Nachtrages sind bei den Expeditionen der diesseitigen Stationen zum Preise von 0,30 *M.* pro Stück zu beziehen.

Magdeburg, den 7. Mai 1884. (1150)
Königliche Eisenbahndirection.

Mit Wirkung vom 15. Mai 1884 ab kommt zum **Betriebsreglement nebst allgemeinen Zusatz- und Tarifbestimmungen** für die Eisenbahnen Deutschlands mit den besonderen Zusatzbestimmungen und Localtarifen der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen Heft III, Beförderung von Gütern vom 1. Juni 1882, der V. Nachtrag zur Einführung.

München, den 8. Mai 1884. (1151)
Generaldirection der K. B. Verkehrsanstalten, Betriebsabtheilung.

Mit Giltigkeit vom 15. Mai d. J. ab wird die Station Balingen der Württembergischen Staatsbahn in den **Sächsisch-Württembergischen Verbandsverkehr** einbezogen. Die zur Anwendung kommenden Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Dresden, den 8. Mai 1884. (1152)
Königliche Generaldirection
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Giltigkeit vom 16. Mai cr. bis zur Ausgabe eines neuen directen **Norddeutsch-Schweizerischen Gütertarifes** kommen für den Güterverkehr zwischen den Stationen Halle, Delitzsch, Eilenburg und nördlich davon einerseits und den Schweizerischen Stationen Winterthur und westlich und südlich davon andererseits nachstehende ermässigte Frachtsätze zwischen Lindau und Leipzig Bayer. und Dresdn. Bahnhof zur Anwendung:

	Eilg.	Stckg.	A 1	B
Lindau tr.-Leipzig tr.	12,52	6,20	3,61	3,35
	A 2	I	II	III
Lindau tr.-Leipzig tr.	2,65	2,44	1,86	1,20

Mark pro 100 kg.

Dresden, am 9. Mai 1884. (1153)
Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Vom 1. Juli d. J. ab wird die Anwendung der Frachtsätze des **Ausnahmetarifs 3 e für die Beförderung von Eisen und Stahl** des Specialtarifs II im Verkehre von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) nach Stettin transito im Staatsbahntarif Köln (linksrheinisch)-Berlin auf solche Sendungen beschränkt, deren überseeische Ausfuhr nach ausserdeutschen Häfen nachgewiesen wird.

Köln, den 6. Mai 1884. (1154)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische).

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Die unterm 22. Februar l. J. bekannt gegebenen Frachtermässigungen auf Eistransporte in Wagenladungen im Südwestdeutschen Verband bleiben bis Ende October l. J. in Kraft.

Karlsruhe, den 9. Mai 1884. (1155)
Generaldirection
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

In Folge Vereinigung der diesseitigen Station Oschersleben mit der Station Oschersleben der Braunschweigischen Eisenbahn treten am 1. Juli d. J. die Tarifsätze für die diesseitige Station Oschersleben ausser Kraft:

1. **im diesseitigen Local-Güter- und Vieh- etc. Verkehr**
   mit den Stationen Bendingbostel, Brockhöfe, Dollbergen, Ebstorf, Emmingen, Frielingen, Gr. Linteln, Meinersen, Munster, Offleben, Soltau, Visselhövede und Völpke;
2. **im Staatsbahn-Güter- und Vieh- etc. Verkehr Hannover-Magdeburg**
   mit sämmtlichen Stationen des Directionsbezirks Hannover (excl. Niedersachswerfen-Ilfeld), sowie den Stationen der Hoyaer und der Warstein-Lippstadter Eisenbahn;
3. **im Staatsbahn-Güter- und Vieh- etc. Verkehr Oldenburg-Magdeburg**
   mit sämmtlichen Stationen der Oldenburgischen Staatsbahnen;
4. **im Magdeburg - Braunschweigischen Güter- und Vieh- etc. Verkehr**
   mit der Station Einbeck der Braunschweigischen Eisenbahn.

Es findet jedoch auch fernerhin directe Abfertigung von Gütern etc. im Verkehr mit den vorbezeichneten Stationen und zwar zu den im Verkehr mit Oschersleben der Braunschweigischen Eisenbahn in den betreffenden Verkehren bestehenden Sätzen statt.

Ferner werden an dem obenbezeichneten Tage die im diesseitigen Localtarif für die Beförderung von Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren enthaltenen Frachtsätze im Verkehr mit der Station Oschersleben der Braunschweigischen Eisenbahn aufgehoben. Sendungen, welche nach der Letzteren bestimmt sind, werden nach wie vor direct befördert und zwar zu den für die diesseitige Station Oschersleben bestehenden Sätzen.

Magdeburg, den 10. Mai 1884. (1156)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Vom 1. d. Mts. an finden bei directer Expedition zwischen Lichtenfels und Meiningen einerseits und Butzbach, Fronhausen, Giessen, Kirchhain, Lang-Göns, Lollar und Marburg andererseits für die Gütersendungen im **Hannover-Bayerischen Eisenbahnverbande** in verschiedenen Classen anderweite Taxen Anwendung. Ueber die Ermässigung der bisher gültigen Frachtsätze ertheilen die Güter-Expeditionen der genannten Stationen Auskunft.

Hannover, den 7. Mai 1884. (1157)
Königliche Eisenbahn-Direction,
auch Namens der übrigen Verbands-Verwaltungen.

Leipzig-Magdeburg-Niederdeutscher Verband. Zum Vieh- etc. Tarif vom 1. Mai 1880 tritt am 15. Mai resp. am 1. Juli cr. der Nachtrag 7 in Kraft, welcher unter Anderem einen neuen Kilometerzeiger für die Berechnung der Transportpreise mit theilweise erhöhten Entfernungen, sowie eine Bestimmung über Aufhebung verschiedener directer Expeditionen enthält. Der qu. Nachtrag kann vom 15. d. M. ab durch die betheiligten Verbandstationen zum Preise von 0,10 ℳ pro Exemplar bezogen werden.

Berlin, den 5. Mai 1884. (1158)
Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft,
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Im **Hannover-Bayerischen Eisenbahn-Verbande** finden vom 1. d. M. an im Verkehr zwischen Lichtenfels (Bayern) und Börssum, Braunschweig, Gunsleben, Harzburg, Jerxheim, Neuwegersleben, Schöningen, Vienenburg, Wolfenbüttel (Braunschweigische Bahn), sowie Hamburg (Berlin-Hamburg), Bergedorf, Lübeck und den Schleswig-Holsteinischen Stationen directe Taxen Anwendung, über deren Höhe die betreffenden Güter-Expeditionen Auskunft ertheilen.

Hannover, den 7. Mai 1884. (1159)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der betheiligten Verbands-Verwaltungen.

Am 10. Mai cr. tritt Nachtrag VII zum **Local-Gütertarif** in Kraft. Derselbe enthält ausser einigen bereits früher publicirten Tarifveränderungen Abänderungen der Nomenklatur einiger Ausnahmetarife, der Gebühren für Ueberführung von Wagenladungen in Breslau, Aufhebung der Beschränkungen im Güterverkehr mit Altwasser und eine Bestimmung über den Verkehr mit Halbstadt transito. Druckexemplare sind von unserem Formular-Magazin zu beziehen.

Breslau, den 6. Mai 1884. (1160)
Königliche Direction
der Breslau-Freiburger Eisenbahn.

Am 10. Mai cr. tritt der Nachtrag VI zum **Oesterreichisch-Rheinländisch-Westfälischen** Verbands-Gütertarife vom 20. October 1881 in Kraft, enthaltend berichtigte Frachtsätze des im Tarifnachtrage V enthaltenen Eisen-Ausnahmetarifs, welche jedoch, soweit sie Frachterhöhungen in sich schliessen, erst vom 20. Juni d. J. ab gelten. Exemplare des gedachten Nachtrags sind bei den betr. Güterexpeditionen, sowie in unserem hiesigen Geschäftslocale unentgeltlich zu haben.

Köln, den 9. Mai 1884. (1161)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Zum Gütertarif des **Berlin-Schleswig-Holsteinischen Eisenbahn-Verbandes** vom 1. September 1882 ist ein vom 15. Mai cr. ab gültiger Nachtrag V erschienen, welcher Frachtsätze der Classe A^2 und des Specialtarifs III von Schwarzenbeck, Station der Berlin-Hamburger Eisenbahn, nach Dauenhof, Station des Directionsbezirks Altona, enthält.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güterexpeditionen. — Exemplare des Nachtrages können durch unsere Betriebscontrole hier unentgeltlich bezogen werden.

Altona, den 8. Mai 1884. (1162)
Namens der Verwaltungen des Berlin-Schleswig-Holsteinischen Eisenbahn-Verbandes:
Königliche Eisenbahn-Direction.

Im Verkehre von und nach den Stationen des diesseitigen Directionsbezirks werden für die Folge bei **Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren,** welche Mangels directer Tarifsätze auf einer oder mehreren Unterwegsstationen umkartirt werden müssen und sofern auf dem Transport andere, als die nachbenannten Bahnen nicht berührt werden, im Verkehr mit den Preussischen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen, den Elsass-Lothringischen Bahnen, wie den dem Tarifverbande angehörenden nachverzeichneten Privatbahnen, und zwar:

Aachener Industriebahn, Berlin-Hamburger Bahn, Braunschweigische Bahn, Breslau-Warschauer Bahn, Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn, Eutin-Lübecker Bahn, Halberstadt-Blankenburger Bahn, Hessische Ludwigsbahn, Lübeck-Büchener Bahn, Marienburg-Mlawkaer Bahn, Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahn, Niederländische Rheinbahn, Nordhausen-Erfurter Bahn, Oldenburgische Staatsbahn, Sächsisch-Thüringische Ostwestbahn, Tilsit-Insterburger Bahn, Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Bahn, Weimar-Geraer Bahn,

für die erste Abfertigung für jede Sendung nur die einmaligen tarifmässigen Expeditionsgebühren für die ganze Transportstrecke derart berechnet, dass die Versandstation bei der ersten Abfertigung nur die Hälfte der Expeditionsgebühren zu erheben hat, während die zu Gunsten der Empfangsstation zu berechnende 2. Hälfte der Expeditionsgebühren von derjenigen Verwaltung erhoben wird, welche die Fracht für die letzte Beförderungsstrecke erhebt.

Altona, den 1. Mai 1884. (1163)
Königliche Eisenbahndirection.

Für die **Beförderung von rohen Bruch- und Bausteinen und Pflastersteinen** von Püsselbüren nach Emden, Leer und Papenburg in Sendungen von gleichzeitig mindestens fünf Ladungen à 10 000 kg sind Ausnahme-Frachtsätze eingeführt, deren Höhe bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren ist.

Hannover, den 7. Mai 1884. (1164)
Königliche Eisenbahndirection,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Für Rückstände von Gasreinigungsmasse tritt in der Relation Budapest (Josefváros)-Breslau O. S. und B. F. des **Ostdeutsch-Ungarischen Verbandes** ein Ausnahme-Frachtsatz von 1,69 ℳ pro 100 kg bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Bezahlung der Fracht hierfür mit Gültigkeit bis Ende December 1884 in Kraft.

Breslau, den 2. Mai 1884. (1165)
Königliche Eisenbahn-Direction,
für die betheiligten Verwaltungen.

Die im Theil II, Heft 1 und 2 des **Galizisch-Norddeutschen bezw. Galizisch-Niederländischen Eisenbahnverbandes** sammt Nachträgen enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 b, c und d für Eisen etc. nach Brody trans. und Podwoloczyska trans. zum Export nach Russland gelangen ultimo Juni d. J. zur Aufhebung.

Ob resp. welche anderweiten Tarife an Stelle der vorerwähnten zur Einführung gebracht werden, wird später bekannt gegeben werden.

Breslau, den 10. Mai 1884. (1166)
Im Auftrage der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirection.

Ung.-Oesterr.-Rumän.-Südrussischer Güterverkehr via Jassy-Ungheni. Einführung des Nachtrages I zum Tarife vom 1. October 1883. Mit 1. Juni 1884 tritt der Nachtrag I zum Tarife für den Ungar.-Oesterr.-Rumän.-Südruss. Güterverkehr via Jassy-Ungheni in Wirksamkeit.

Der Tarifnachtrag enthält:

1. Aufnahme der Station Stanislau der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn und der Stationen Stryj, Bolechow und Kalusz der Erzherzog Albrecht-bahn.
2. Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes.

Exemplare dieses Tarifnachtrages werden, so lange der Vorrath reicht, von den Centralstellen der betheiligten Verwaltungen, sowie den Betriebsleitungen der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn in Jassy und Lemberg über Verlangen unentgeltlich verabfolgt. (1167)

Wien, Budapest, am 7. Mai 1884
Die Verband-Verwaltungen.

Mit 1. Juni l. J. tritt von Stationen der Königl. Ungar. Staatsbahnen und der Ungar. Nordostbahn nach Stationen der K. K. Dniesterbahn, Erzherzog Albrecht- und Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn ein neuer **Ausnahmetarif für den Transport von Möbeln aus gebogenem Holze** in Wirksamkeit. (1168)

Wien und Budapest, am 10. Mai 1884.
Die Verband-Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Mit 1. Juni l. J. tritt Nachtrag XXVII zum Deutsch-Oesterreichischen Verbandtarife in Kraft.

Durch diesen Nachtrag wird die Station Beraun in den Ausnahmetarif No. 29 a (Roheisen) und Dušnik in den Ausnahmetarif No. 2 b (Baumwolle, rohe) einbezogen.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich bei der Verkehrsdirection der privilegirten Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft in Wien I, Pestalozzigasse 8, zu beziehen. (RM 1169)

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Oesterr.-Ungarischer Kohlenverkehr. Am 1. Juni 1884 tritt für die Beförderung von mineralischen Kohlen, Coaks, sowie Briquets von Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn nach Stationen Ungarischer Bahnen ein neuer Ausnahmetarif in Kraft, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Mai 1883 ausser Wirksamkeit gesetzt wird. Exemplare des neuen Tarifes sind im commerciellen Bureau der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest, V. Széchenyigasse 2) erhältlich. (1170)

Budapest, am 9. Mai 1884.
Die General-Direction
der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Mit 25. Mai l. J. tritt für den **Berlin-Sächsischen Verbands-Güterverkehr** ein neuer Tarif in Kraft, welcher abweichend von dem unter gleichem Titel jetzt noch bestehenden Tarife vom 1. Januar 1882 nur den Verkehr zwischen den sämmtlichen Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen einerseits und den Stationen der Sächsischen Staatsbahnen, sowie der diesseitigen Station Reichenberg anderseits umfasst. — Exemplare dieses Tarifes erliegen in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit.

Wien, am 5. Mai 1884. (1171)

Die Direction der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.

Südösterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Grenzverkehr. Mit 1. Mai l. J. tritt ein Tarif für den directen Eil- und Frachtgutverkehr zwischen Triest, Fiume, Görz, Monfalcone, Sagrado, Pola und Rovigno einerseits und Eger, Passau, Salzburg und Simbach andererseits (auch für Petroleumtransporte ab Nabresina nach den genannten 4 Grenzstationen) in Wirksamkeit, durch welchen die in den Tarifen für den Süd-Nordösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband vom 10. Juli 1881 und für den Südösterreichisch - Ungarisch - Deutschen Güterverkehr vom 1. October 1882, beziehungsweise in den Nachträgen zu diesen Tarifen enthaltenen Frachtsätze für die obenbezeichneten Relationen, sowie sämmtliche in diesen Relationen bestehenden Refactien, ausser Kraft gesetzt werden.

Exemplare dieses Tarifes können bei den diesseitigen Verbandstationen Triest und Fiume, bei den Verbandverwaltungen, sowie bei unserer commerciellen Direction in Wien käuflich bezogen werden.

Wien, im April 1884. (1172)

Die Generaldirection der K. K. priv. Südbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung.

V. Personen- und Gepäckverkehr

K. K. priv. Kaschau - Oderberger Eisenbahn. Am 20. Mai l. J. tritt für den Personen- und Gepäcktransport auf den Linien der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen die hinsichtlich der Beförderung von Eil- und Frachtgütern bereits aufgehobenen allgemeinen Tarife vom Jahre 1881 nunmehr auch rücksichtlich des Personen- und Gepäcktransportes, daher gänzlich ausser Kraft treten.

Exemplare des neuen Tarifes können von unserem commerciellen Bureau (Budapest, Czéchenyiutcza 2) bezogen werden.

Budapest, am 6. Mai 1884. (1173)

Die General-Direction.

(Nachdruck wird nicht honorirt).

Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt. Zum 20. d. M. wird für den diesseitigen Directionsbezirk und die Thüringischen Privatbahnen in Erfurt eine Ausgabestelle für combinirbare Rundreise-Billets eingerichtet, welcher es obliegt, aus den daselbst von den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen deponirten Strecken-Coupons in den Sommermonaten nach Wunsch des Publikums Billets I.—III. Wagenclasse zu ermässigten Fahrpreisen mit 35tägiger Gültigkeit für beliebige Rundtouren durch Deutschland, Oesterreich-Ungarn und die Niederlande zusammenzusetzen und auszugeben.

Die Bestellung von Billets geschieht, soweit solche in Erfurt selbst erfolgt, direct bei der, Bahnhofsstrasse No. 8 hierselbst belegenen Ausgabestelle, an anderen Orten durch Vermittelung der nächst gelegenen Billetexpedition; doch werden auch direct von auswärts eingehende briefliche Bestellungen ausgeführt, sofern dieselben eine ausreichend genaue Bezeichnung der beabsichtigten Rundtour enthalten.

Alles Nähere ist bei der Ausgabestelle und den Billetexpeditionen zu erreichen.

Das Generalverzeichniss der Coupons nebst den vorgedruckten allgemeinen Beförderungs-Bedingungen kann käuflich von der hiesigen Ausgabestelle sowie durch die Billetexpeditionen bezogen werden.

Erfurt, den 7. Mai 1884. (1174)

Königliche Eisenbahn-Direction.

VI. Eisenbahn-Effectenverkehr.

Die Dividende auf die Stammactien unserer Gesellschaft pro 1883 ist auf 1²/₅ pCt. festgestellt und kann gegen Einreichung der betreffenden Dividendenscheine bei unserer Hauptcasse in Empfang genommen werden.

Braunschweig, den 9. Mai 1884. Direction der Braunschw. Eisenbahn-Gesellschaft.

Vermögens-Bilanz für das Jahr 1883.

	Activa.		ℳ
1	Bauconto:		
	a) Erwerbspreis der Braunschweigischen Bahnen	83 187 699,00 ℳ	
	b) Erweiterungen	9 684 135,28 „	
	c) Neubauten	9 890 248,02 „	
			102 762 082,30
2	Magazinbestände		664 722,16
3	Debitoren:		
	a) Vorschüsse	11 534,83 ℳ	
	b) Debitoren	993 790,10 „	
			1 005 324,93
4	Hypotheken		350 248,41
5	Effecten:		
	Braunschw. Leihhaus-Obligationen, Nominalwerth	300 000,00 ℳ	
	Nach dem Course vom 31. December 1883:		
	129 400 ℳ 4½ pCt. Berg.-Märkische Prioritäts-Obligationen	133 097,60 „	
	2 570 850 ℳ 4 pCt. diverse Prioritäts-Obligationen, Reichsanleihen etc.	2 600 055,32 „	
			3 033 152,92
6	Cassenbestand		19 572,20
	Summa Activa		107 835 102,92

	Passiva.		ℳ
1	Actiencapital		36 000 000,00
2	4½ pCt. Prioritäts-Obligationen		9 175 500,00
3	Amortisirte 4½ pCt. Obligationen		424 500,00
4	4 pCt. Prioritäts-Obligationen II. Emission		3 400 000,00
5	Erneuerungsfonds		3 504 610,77
6	Reservefonds		316 320,21
7	Conto der Annuitäten:		
	a) Restbetrag der Annuität	47 692 883,00 ℳ	
	b) Amortisation	2 494 816,00 „	
			50 187 699,00
8	Verwendungen des Reservefonds für Erweiterungen		4 094 817,18
9	Subvention der Stadt Einbeck zum Bau der Salzderhelden-Einbecker Bahn		120 000,00
10	Verschiedene Creditoren		83 191,41
11	Brutto-Ueberschuss der Betriebs-Rechnung nach Abzug des für Erneuerungen und Erweiterungen verwendeten Betrages (Summe der Ausgaben des Erneuerungs- und des Reservefonds) von 1 174 818,20 ℳ	4 070 289,75 ℳ	
	einschl. des Betrages also	5 245 107,95 „	
	nach Abzug des Erlöses für Altmetalle von 275 428,46 ℳ =	4 969 679,49 „	
	Davon ab:		
	a) Prioritätszinsen	530 885,36 ℳ	
	b) Rente für die Bahnhöfe Helmstedt und Schöningen	9 900,00 „	
	c) Amortisation der 4½ pCt. Prioritätsanleihe	113 100,02 „	
	d) Staatssteuern	22 129,76 „	
	e) Annuität	2 625 000,00 „	
	f) Garantiezinsen	42 000,00 „	
	g) Dotation des Erneuerungsfonds	960 000,00 „	
	h) Dotation des Reservefonds	138 200,00 „	
		4 441 215,14 ℳ	
	Bleibt Ueberschuss		528 464,35
	Summa Passiva		107 835 102,92

Braunschweig, den 5. April 1884. Direction der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft. (1175)

VII. Submissionen.

Submission auf Lieferung von

a) 30 Stadtbahn-Personenwagen III. Cl.,
b) 60 Stück Normal-Wagenachsen,
c) Zugvorrichtungen für 30 Stück Stadtbahn-Personenwagen

Mittwoch, den 21. Mai cr.
für die Wagen Vormittags 11 Uhr, für die übrigen Objecte Vormittags 10 Uhr in unserem maschinentechnischen Bureau hierselbst, Köthenerstr. 24.

Offerten sind frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Wagen" resp. „Achsen" oder „Zugvorrichtungen" an das genannte Bureau einzureichen. Bedingungen und Zeichnungen sind im maschinentechnischen Bureau während der Geschäftsstunden einzusehen oder von demselben zu beziehen gegen gebührenfreie baare Einsendung von 3,50 *M.* ad a, 1,50 *M.* ad b und 1,50 *M.* ad c.

Berlin, den 3. Mai 1884. (1176 J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt. Die Anfertigung von zwei eisernen Senkbrunnen für die Elbbrücke bei Rosslau soll im Submissionswege vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingungen werden gegen Franco-Einsendung von 2 *M.* und 50 *₰* für Porto durch den Bureauvorsteher, Eisenbahnsecretär Boye, abgegeben. Die Offerten sind an das unterzeichnete Bureau, Neuegasse 29/33, bis zu dem am

Sonnabend, den 24. Mai cr.,
Vormittags 11 Uhr

anstehenden Submissionstermine portofrei einzureichen.

Erfurt, den 9. Mai 1884. (1177)
Maschinentechnisches Bureau.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 39. 1884.

Zeitung des Vereins



Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk

2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 17. Mai 1884.

Dieser Nummer liegt der vom 20. Mai cr. ab gültige Fahrplan der Schlesischen Eisenbahnen an.

Vorlage an den Landes-Eisenbahnrath,

betreffend den Entwurf eines internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

(Schluss.)

Art. 25. (Betr.-Regl. § 64 Abs. 6, 9 und 10.) In allen Verlust-, Minderungs- und Beschädigungsfällen haben die Eisenbahnverwaltungen sofort eine eingehende Untersuchung vorzunehmen, das Ergebniss derselben schriftlich festzustellen und dasselbe den Betheiligten auf ihr Verlangen, unter allen Umständen aber der Versandstation mitzutheilen.

Wird insbesondere eine Minderung oder Beschädigung des Gutes von der Eisenbahn entdeckt oder vermuthet, oder Seitens des Verfügungsberechtigten behauptet, so hat die Eisenbahn den Zustand des Gutes, den Betrag des Schadens und, soweit dies möglich, die Ursache und den Zeitpunkt der Minderung oder Beschädigung ohne Verzug protocollarisch festzustellen. Eine protocollarische Feststellung hat auch im Falle des Verlustes stattzufinden.

Die Feststellung richtet sich nach den Gesetzen und Reglements des Landes, wo dieselbe stattfindet. Zur Feststellung sind Zeugen, oder soweit dies die Umstände des Falles erfordern, Sachverständige, auch womöglich der Verfügungsberechtigte zuzuziehen.

Ausserdem steht jedem der Betheiligten das Recht zu, die gerichtliche Feststellung des Zustandes des Gutes zu beantragen.

Art. 26. Zur gerichtlichen Geltendmachung der aus dem internationalen Eisenbahnfrachtvertrage gegenüber der Eisenbahn entspringenden Rechte ist nur derjenige befugt, welchem das Verfügungsrecht über das Frachtgut zusteht.

Vermag der Absender das Duplicat des Frachtbriefes nicht vorzuzeigen, so kann die Klage nur im Einverständniss zwischen dem Versender und dem Empfänger erhoben werden.

Art. 27. (Betr.-Regl. § 62. A. D. H.-G.-B. Art. 401, 429.) Diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zur Beförderung angenommen hat, haftet für die Ausführung des Transports auch auf den folgenden Bahnen der Beförderungsstrecke bis zur Ablieferung.

Jede nachfolgende Bahn tritt dadurch, dass sie das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbriefe übernimmt, nach Massgabe des letzteren in den Frachtvertrag ein und übernimmt die selbstständige Verpflichtung, den Transport nach Inhalt des Frachtbriefes auszuführen.

Die Ansprüche aus dem internationalen Frachtvertrage können jedoch — unbeschadet des Rückgriffs der Bahnen gegen einander — im Wege der Klage nur gegen die erste Bahn oder gegen diejenige, welche das Gut zuletzt mit dem Frachtbriefe übernommen hat, oder gegen diejenige Bahn gerichtet werden, auf deren Betriebsstrecke der Schaden sich ereignet hat. Unter den bezeichneten Bahnen steht dem Kläger die Wahl zu.

Die Klage kann nur vor einem Gerichte des Staates anhängig gemacht werden, in welchem die beklagte Bahn ihren Wohnsitz hat und welches nach den Gesetzen dieses Landes zuständig ist.

Das Wahlrecht unter den im dritten Absatze erwähnten Bahnen erlischt mit der Erhebung der Klage.

Art. 28. Auch im Wege der Widerklage oder der Einrede können Ansprüche aus dem internationalen Frachtvertrage nur gegen eine der im Artikel 27 Absatz 3 bezeichneten Bahnen geltend gemacht werden. Eine Ausnahme findet in dem Falle statt, wenn es sich um eine noch nicht im Wege der Klage geltend gemachte Forderung handelt, welche sich auf den nämlichen Frachtvertrag wie die Hauptklage gründet.

Art. 29. (Betr.-Regl. § 63. A. D. H.-G.-B. Art. 400.) Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung des von ihr übernommenen Transportes bedient.

Art. 30. (Betr.-Regl. § 64 Abs. 1. A. D. H.-G.-B. Art. 395.) Die Eisenbahn haftet nach Massgabe der in den folgenden Artikeln enthaltenen näheren Bestimmungen für den Schaden, welcher durch Verlust, Minderung oder Beschädigung des Frachtgutes seit der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern sie nicht zu beweisen vermag, dass der Schaden durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung desselben durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes (namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leccage) oder durch höhere Gewalt herbeigeführt worden ist.

(Betr.-Regl. § 65. A. D. H.-G.-B. Art. 430.) Ist auf dem Frachtbrief als Ort der Ablieferung ein nicht an der Eisenbahn liegender Ort bezeichnet, so besteht die Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund dieses Uebereinkommens nur für den Transport bis

zur Empfangsstation. Für die Weiterbeförderung finden die Bestimmungen des Artikels 19 Anwendung.

Art. 31. (Betr.-Regl. § 67. A. D. H.-G.-B. Art. 424.) Die Eisenbahn haftet nicht:

1. (Betr.-Regl. § 67 No. 2. A. D. H.-G.-B. Art. 424 No. 1.) in Ansehung der Güter, welche nach der Bestimmung des Tarifes oder nach Vereinbarung mit dem Absender in offen gebauten Wagen transportirt werden,
   für den Schaden, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist;
2. (Betr.-Regl. § 67 No. 3. A. D. H.-G.-B. Art. 424 No. 2.) in Ansehung der Güter, welche, obgleich ihre Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust, Minderung oder Beschädigung auf dem Transport erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe (Art. 9) unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind,
   für den Schaden, welcher aus der mit dem Mangel oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist;
3. (Betr.-Regl. § 67 No. 4. A. D. H.-G.-B. Art. 424 No. 3.) in Ansehung derjenigen Güter, deren Auf- und Abladen nach Bestimmung des Tarifes oder nach Vereinbarung mit dem Absender von diesem, beziehungsweise dem Empfänger besorgt wird,
   für den Schaden, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist;
4. (Betr.-Regl. § 67 No. 1. A. D. H. G.-B. Art. 424 No. 4.) in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Verlust, Minderung oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, aussergewöhnliche Leccage, Austrocknung und Verstreuung zu erleiden,
   für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist;
5. (Betr.-Regl. § 44. A. D. H.-G.-B. Art. 424 No. 5.) in Ansehung lebender Thiere,
   für den Schaden, welcher aus der mit der Beförderung dieser Thiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist;
6. (Betr.-Regl. § 67 No. 5. A. D. H.-G.-B. Art. 424 No. 6.) in Ansehung derjenigen Güter, einschliesslich der Thiere, welchen nach der Bestimmung des Tarifs oder nach besonderer Vereinbarung mit dem Absender ein Begleiter beizugeben ist,
   für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird.

(Betr.-Regl. § 67 No. 6.) Wenn ein eingetretener Schaden nach den Umständen des Falles aus einer der in diesem Artikel bezeichneten Gefahren entstehen konnte, so wird bis zum Nachweise des Gegentheils vermuthet, dass der Schaden aus der betreffenden Gefahr wirklich entstanden ist.

Art. 32. (Betr.-Regl. § 67 No. 8. A. D. H.-G.-B. Art. 426.) In Ansehung derjenigen Güter, welche nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei dem Transporte regelmässig einen Verlust an Gewicht erleiden, ist die Haftpflicht der Eisenbahn für Gewichtsverluste bis zu dem aus den Ausführungsbestimmungen sich ergebenden Normalsatze ausgeschlossen.

Dieser Satz wird, im Falle mehrere Stücke auf einen Frachtbrief befördert worden sind, für jedes Stück besonders berechnet, wenn das Gewicht der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet oder sonst erweislich ist.

Diese Beschränkung der Haftpflicht tritt nicht ein, insoweit nachgewiesen wird, dass der Verlust nach den Umständen des Falles nicht in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist, oder dass der angenommene Procentsatz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht.

Bei gänzlichem Verlust des Gutes findet ein Abzug für Gewichtsverlust nicht statt.

Zu Art. 32 des Vertrages.

§ 8. (Betr.-Regl. § 67 No. 8.) Der Normalsatz für regelmässigen Gewichtsverlust beträgt 2 pCt. bei flüssigen und feuchten, sowie bei nachstehenden trockenen Gütern: geraspelte und gemahlene Farbehölzer, Rinden, Wurzeln, Süssholz, geschnittener Tabak, Fettwaaren, Seifen und harte Oele, frische Früchte, frische Tabaksblätter, Schafwolle, Häute, Felle, Leder, getrocknetes und gebackenes Obst, Thierflechsen, Hörner und Klauen, Knochen (ganz und gemahlen), getrocknete Fische, Hopfen, frische Kitte.

Bei allen übrigen trockenen Gütern der in Artikel 32 des Vertrages bezeichneten Art beträgt der Normalsatz 1 pCt.

Art. 33. (Betr.-Regl. § 64 Abs. 4.) Der zur Klage Berechtigte kann das Gut ohne weiteren Nachweis als in Verlust gerathen betrachten, wenn sich dessen Ablieferung um mehr als 30 Tage nach Ablauf der Lieferfrist (Art. 14) verzögert.

Art. 34. (Betr.-Regl. § 68 No. 1. A. D. H.-G.-B. Art. 396, cfr. auch Art. 427.) Wenn auf Grund der vorhergehenden Artikel von der Eisenbahn für gänzlichen oder theilweisen Verlust des Gutes Ersatz geleistet werden muss, so ist der gemeine Handelswerth, in dessen Ermangelung der gemeine Werth, zu ersetzen, welchen das Gut derselben Art und Beschaffenheit am Versandorte zu der Zeit hatte, zu welcher das Gut zur Beförderung angenommen worden ist. Dazu kommt die Erstattung dessen, was an Zöllen und sonstigen Kosten, sowie an Fracht etwa bereits bezahlt worden ist.

Art. 35. (Betr.-Regl. § 68 No. 2. A. D. H.-G.-B. Art. 427.) Es ist den Eisenbahnen gestattet, besondere Bedingungen (Specialtarife) mit Festsetzung eines im Falle des Verlustes, der Minderung oder Beschädigung zu ersetzenden Maximalbetrages zu veröffentlichen, sofern diese Specialtarife eine Preisermässigung für den ganzen Transport gegenüber den gewöhnlichen Tarifen jeder Eisenbahn enthalten und der gleiche Maximalbetrag auf die ganze Transportstrecke Anwendung findet.

Art. 36. (Betr.-Regl. § 64 Abs. 7 und 8.) Wird das in Verlust gerathene Gut binnen vier Monaten nach Ablauf der Lieferfrist nachträglich wieder aufgefunden, so ist der Entschädigungsberechtigte sofort durch die Eisenbahn davon in Kenntniss zu setzen, welche seine Weisung bezüglich der Verfügung abwarten wird.

Innerhalb 30 Tagen nach erhaltener Nachricht ist derselbe, gegen Rückerstattung der ihm bezahlten Entschädigung, zu verlangen berechtigt, dass das Gut ihm nach seiner Wahl an dem Versand- oder an dem im Frachtbriefe angegebenen Empfangsorte kostenfrei ausgeliefert werde.

Nach Ablauf der erwähnten vier Monate kann die Eisenbahn nach den Gesetzen ihres Landes über die aufgefundene Waare verfügen.

Art. 37. (Betr.-Rgl. § 68 No. 4. A. D. H.-G.-B. Art. 369 Abs. 3.) Im Falle der Beschädigung hat die Eisenbahn den ganzen Betrag des Minderwerths der Waare zu bezahlen. Im Falle die Beförderung nach einem Specialtarife im Sinne des Art. 35 stattgefunden hat, wird der zu bezahlende Schadensbetrag verhältnissmässig reducirt.

Art. 38. Hat eine Declaration des Interesses an der Lieferung stattgefunden, so kann dem Berechtigten im Falle des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung, ausser der durch den Art. 34 und beziehungsweise durch den Art. 37 festgesetzten Entschädigung noch ein weiterer Schadensersatz bis zur Höhe des in der Declaration festgesetzten Betrages zugesprochen werden. Das Vorhandensein und die Höhe dieses weiteren Schadens hat der Berechtigte zu erweisen.

Die Ausführungsbestimmungen setzen den Höchstbetrag des Frachtzuschlages fest, welchen der Absender im Falle einer Declaration des Interesses an der Lieferung zu zahlen hat.

Zu Art. 38 des Vertrages.

§ 9. Die Summe, zu welcher das Interesse an der Lieferung declarirt wird, muss im Frachtbrief an der dafür vorgesehenen Stelle mit Buchstaben eingetragen werden.

Der Frachtzuschlag für die Declaration des Interesses an der Lieferung darf fünf pro Mille der declarirten Summe für je angefangene 200 km nicht übersteigen.

Der geringste zur Erhebung kommende Frachtzuschlag beträgt 50 Cts.

Art. 39. (Betr.-Rgl. § 69. A. D. H.-G.-B. Art. 398, 399.) Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferfrist (Art. 14) entstanden ist, sofern sie nicht beweist, dass die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte.

Art. 40. (Betr.-Regl. § 70.) Im Falle der Versäumung der Lieferfrist können bei einer Verspätung bis zu einschliesslich einem Zehntheile der Lieferfrist ein Zehntheil der Fracht, bei einer Verspätung von einem bis zu einschliesslich zwei Zehntheilen der Lieferfrist zwei Zehntheile der Fracht und so weiter in gleichem Verhältniss bis zu drei Zehntheilen der Fracht für jede Ueberschreitung von mehr als vier Zehntheilen der Lieferfrist ohne Nachweis eines Schadens als Vergütung beansprucht werden. Wird ein solcher Nachweis erbracht, so kann der Betrag des Schadens bis zur Höhe der ganzen Fracht beansprucht werden.

Hat eine Declaration des Interesses an der Lieferung stattgefunden, so können bei einer Verspätung bis zu einschliesslich einem Zehntheile zwei Zehntheile der Fracht, bei einer Verspätung von einem bis zu einschliesslich zwei Zehntheilen vier Zehntheile der Fracht und so weiter in gleichem Verhältniss bis zur ganzen Fracht für jede vier Zehntheile der Lieferfrist übersteigende Verspätung ohne Nachweis eines Schadens als Vergütung beansprucht werden. Wird ein solcher Nachweis erbracht, so kann der Betrag des erwiesenen Schadens beansprucht werden; in beiden Fällen aber nur bis zur Höhe des declarirten Interessebetrages.

Art. 41. (Betr.-Rgl. § 8 letzter Abs. A. D. H.-G.-B. Art. 396 letzter Abs. Art. 427 No. 1.) Die Vergütung des vollen Schadens kann in allen Fällen (Art. 34, 35, 37, 38, 49, 40) gefordert werden, wenn derselbe in Folge der Arglist oder der groben Fahrlässigkeit der Eisenbahn entstanden ist.

Art. 42. Der Forderungsberechtigte kann 6 pCt. Zinsen der als Entschädigung festgesetzten Summe verlangen. Diese Zinsen

laufen bei Verlust, Minderung oder Beschädigung von dem Tage, an welchem die Ablieferung des Gutes hätte erfolgen müssen, bei Verspätung vom Tage der erfolgten Ablieferung an.

Art. 43. Wenn Gegenstände, welche vom Transport ausgeschlossen oder zu demselben nur bedingungsweise zugelassen sind, unter unrichtiger oder ungenauer Declaration zur Beförderung aufgegeben, oder wenn die für dieselben vorgesehenen Sicherheitsvorschriften vom Versender ausser Acht gelassen werden, so ist jede Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrages ausgeschlossen.

Art. 44. (Betr.-Rgl. § 64 Abs. 4, § 69 Abs. 2. A. D. H.-G.-B. Art. 408, 428.) Ist die Fracht nebst den sonst auf dem Gute haftenden Forderungen bezahlt und das Gut angenommen, so sind alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage erloschen.

Hiervon sind jedoch ausgenommen:

1. Entschädigungsansprüche, bei welchen der Berechtigte sich auf den Nachweis stützen kann, dass der Schaden durch Arglist oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt worden ist;
2. Entschädigungsansprüche wegen Verspätung, wenn die Reclamation spätestens am siebenten Tage, den Tag der Annahme nicht mitgerechnet, bei einer der nach Art. 27 in Anspruch zu nehmenden Eisenbahnen angebracht wird;
3. Entschädigungsansprüche wegen solcher Mängel, deren Feststellung gemäss Art. 25 vor der Annahme des Gutes durch den Empfänger erfolgt ist, oder deren Feststellung nach Art. 25 hätte erfolgen sollen und durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist;
4. Entschädigungsansprüche wegen äusserlich nicht erkennbarer Mängel, deren Feststellung nach der Annahme erfolgt ist, jedoch nur unter nachstehenden Voraussetzungen:
   a) es muss unmittelbar nach der Entdeckung des Schadens und spätestens sieben Tage nach der Empfangnahme der Waare der Antrag auf Feststellung gemäss Artikel 25 bei der Eisenbahn oder dem zuständigen Gerichte angebracht werden;
   b) der Reclamant muss beweisen, dass der Mangel während der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung und der Ablieferung entstanden ist.

War indessen die Feststellung des Zustandes des Gutes durch den Empfänger auf der Empfangsstation möglich und hat die Eisenbahn sich bereit erklärt, dieselbe dort vorzunehmen, so findet die Bestimmung unter No. 4 keine Anwendung.

Es steht dem Empfänger frei, die Annahme des Gutes auch nach Annahme des Frachtbriefes und Bezahlung der Fracht, insolange zu verweigern, als nicht seinem Antrage auf Feststellung der von ihm behaupteten Mängel stattgegeben ist. Vorbehalte bei der Annahme des Gutes sind wirkungslos, sofern sie nicht unter Zustimmung der Eisenbahn erfolgt sind.

Wenn von mehreren auf dem Frachtbriefe verzeichneten Gegenständen einzelne bei der Ablieferung fehlen, so kann der Empfänger in der Empfangsbescheinigung (Art. 16) die nicht abgelieferten Güterstücke unter specieller Bezeichnung derselben ausschliessen.

Alle in diesem Artikel erwähnten Entschädigungsansprüche müssen schriftlich erhoben werden,

Art. 45. Ansprüche, welche nach den Bestimmungen des Art. 44 erloschen sind, können auch nicht im Wege einer Widerklage oder einer Einrede geltend gemacht werden.

Art. 46. (Betr.-Regl. § 64 Abs. 5.) Klagen und Einreden, welche auf noch nicht durch Anerkennung, Vergleich oder gerichtliches Urtheil festgestellte Entschädigungsforderungen wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder Verspätung gegründet werden, unterliegen einer einjährigen, und wenn es sich um Entschädigungsforderungen im Sinne des Art. 44 No. 1 handelt, einer dreijährigen Verjährung.

Die Verjährung beginnt im Falle der Beschädigung oder Minderung an dem Tage, an welchem die Ablieferung stattgefunden hat, im Falle des gänzlichen Verlustes eines Frachtstückes oder der Verspätung an dem Tage, an welchem die Lieferfrist abgelaufen ist.

Bezüglich der Unterbrechung der Verjährung entscheiden die Gesetze des Landes, wo die Klage anzustellen ist.

Art. 47. Derjenigen Eisenbahn, welche auf Grund der Bestimmungen dieses Vertrages Entschädigung geleistet hat, steht der Rückgriff gegen die am Transporte betheiligten Bahnen nach Massgabe folgender Bestimmungen zu:

1. Diejenige Eisenbahn, welche den Schaden allein verschuldet hat, haftet für denselben ausschliesslich.
2. Haben mehrere Bahnen den Schaden verschuldet, so haftet jede Bahn für den von ihr verschuldeten Schaden. Ist eine solche Unterscheidung nach den Umständen des Falles nicht möglich, so werden die Antheile der schuldigen Bahnen am Schadensersatze nach den Grundsätzen der folgenden Nummer 3 festgesetzt.
3. Ist ein Verschulden einer oder mehreren Bahnen als Ursache des Schadens nicht nachweisbar, so haften die sämmtlichen am Transport betheiligten Bahnen mit Ausnahme derjenigen, welche beweisen, dass der Schaden auf ihrer Strecke nicht entstanden ist, nach Verhältniss der reinen Fracht, welche jede derselben nach dem Tarife im Falle der ordnungsmässigen Ausführung des Transportes zu beziehen gehabt haben würde.

Im Falle der Zahlungsunfähigkeit einer der in diesen Artikeln bezeichneten Eisenbahnen wird der Schaden, welcher hieraus für diejenige Eisenbahn entsteht, welche den aus Anlass eines internationalen Transports zugesprochenen Schadensersatz bezahlt hat, unter allen Eisenbahnen, welche an dem Transport theilgenommen haben, nach Verhältniss der reinen Fracht vertheilt.

Art. 48. Die Vorschriften des Artikels 47 finden auch auf die Fälle der Versäumung der Lieferfrist Anwendung. Für Versäumung der Lieferfrist haften mehrere schuldige Verwaltungen nach Verhältniss der Zeitdauer der auf ihren Bahnstrecken vorgekommenen Versäumniss.

Die Vertheilung der Lieferfrist unter den einzelnen an einem Transport betheiligten Verwaltungen richtet sich, in Ermangelung anderweitiger Vereinbarungen, nach den durch die Ausführungsbestimmungen festgesetzten Normen.

Zu Art. 48 des Vertrages.

§ 10. Die nach Artikel 14 des Uebereinkommens und § 6 dieser Ausführungsbestimmungen im einzelnen Falle für einen internationalen Transport sich berechnende Lieferfrist vertheilt sich auf die am Transport theilnehmenden Bahnen, in Ermangelung einer anderweitigen Verständigung, in folgender Weise:

1. Im Nachbarverkehre zweier Bahnen:
   a) die Expeditionsfrist zu gleichen Theilen;
   b) die Transportfrist pro rata der Streckenlänge (Tariflänge), mit der jede Bahn am Transporte betheiligt ist.
2. Im Verkehre dreier oder mehrerer Bahnen:
   a) die erste und letzte Bahn erhalten ein Präcipuum von je 12 Stunden bei Frachtgut und 6 Stunden bei Eilgut aus der Expeditionsfrist;
   b) der Rest der Expeditionsfrist und ein Drittel der Transportfrist werden zu gleichen Theilen unter allen betheiligten Bahnen vertheilt;
   c) die übrigen zwei Drittel der Transportfrist pro rata der Streckenlänge (Tariflänge), mit der jede Bahn am Transporte betheiligt ist.

Etwaige Zuschlagsfristen kommen derjenigen Bahn zu gute, nach deren Localtarifbestimmungen sie im gegebenen Falle zulässig sind.

Die Zeit von der Auflieferung des Gutes bis zum Beginn der Lieferfrist kommt lediglich der Versandbahn zu gute.

Wird die Lieferfrist im Ganzen eingehalten, so kommt vorstehende Vertheilung nicht in Betracht.

§ 11. Die in den vorhergehenden Ausführungsbestimmungen in Francs ausgedrückten Summen sind in den vertragschliessenden Staaten, in welchen die Francswährung nicht besteht, durch in der Landeswährung ausgedrückte Beträge zu ersetzen.

Art. 49. Eine Solidarhaft mehrerer am Transport betheiligter Bahnen findet für den Rückgriff nicht statt.

Art. 50. Für den im Wege des Rückgriffs geltend zu machenden Anspruch ist die im Entschädigungsprocess gegen die rückgriffnehmende Bahn ergangene endgültige Entscheidung hinsichtlich der Verbindlichkeit zum Schadensersatz und der Höhe der Entschädigung massgebend, sofern den im Rückgriffswege in Anspruch zu nehmenden Bahnen der Streit in gehöriger Form verkündet ist und dieselben in der Lage sich befanden, in dem Process zu interveniren. Die Frist für diese Intervention wird von dem Richter oder dem Gericht der Hauptsache nach den Umständen des Falles und so kurz als möglich bestimmt.

Art. 51. Insoweit nicht eine gütliche Einigung erfolgt ist, sind sämmtliche betheiligte Bahnen in einer und derselben Klage zu belangen, widrigenfalls das Recht des Rückgriffs gegen die nicht belangten Bahnen erlischt.

Der Richter oder das Gericht hat in einem und demselben Verfahren zu entscheiden. Den Beklagten steht ein weiterer Rückgriff nicht zu.

Art. 52. Die Verbindung des Rückgriffsverfahrens mit dem Entschädigungsverfahren ist unzulässig.

Art. 53. Für einen im Wege des Rückgriffs geltend zu machenden Anspruch ist der Richter des Wohnsitzes der Bahn, gegen welche der Rückgriff sich richtet, ausschliesslich zuständig.

Ist die Klage gegen mehrere Bahnen zu erheben, so steht der klagenden Bahn die Wahl unter den nach Massgabe des ersten Absatzes dieses Artikels zuständigen Gerichten zu.

Art. 54. Die Befugniss der Eisenbahnen, über den Rückgriff im Voraus oder im einzelnen Fall anderweite Vereinbarungen zu treffen, wird durch die vorstehenden Bestimmungen nicht berührt.

Art. 55. Soweit nicht durch den gegenwärtigen Vertrag anderweitige Bestimmungen getroffen sind, richtet sich das processualische Verfahren nach den Gesetzen des Processgerichts.

Art. 56. Urtheile, welche auf Grund der Bestimmungen dieses Vertrages von dem zuständigen Gericht in Folge gepflogener Verhandlungen oder eines Versäumnissverfahrens erlassen und nach den für den urtheilenden Richter massgebenden Gesetzen vollstreckbar geworden sind, erlangen im Gebiete sämmtlicher Vertragsstaaten Vollstreckbarbeit, unter Erfüllung der von den Gesetzen des Landes vorgeschriebenen Bedingungen und Formalitäten, aber ohne dass eine weitere materielle Prüfung des Inhalts zulässig wäre. Auf nur vorläufig vollstreckbare Urtheile findet diese Vorschrift keine Anwendung, ebensowenig auf diejenigen Bestimmungen eines Urtheils, durch welche der Kläger, weil derselbe im Processe unterliegt, zu einer Entschädigung verurtheilt wird.

Eine Sicherstellung für die Processkosten kann bei Klagen, welche auf Grund des internationalen Frachtvertrages erhoben werden, nicht gefordert werden.

Art. 57. Um die Ausführung des gegenwärtigen Uebereinkommens zu erleichtern und zu sichern, soll ein Centralamt für den internationalen Transport errichtet werden, welches die Aufgabe hat:

1. die Mittheilungen eines jeden der vertragschliessenden Staaten und einer jeden der betheiligten Eisenbahnverwaltungen entgegenzunehmen und sie den übrigen Staaten und Verwaltungen zur Kenntniss zu bringen.
2. Nachrichten aller Art, welche für das internationale Transportwesen von Wichtigkeit sind, zu sammeln, zusammenzustellen und zu veröffentlichen;
3. auf Begehren der Parteien Entscheidungen über Streitigkeiten der Eisenbahnen unter einander abzugeben;
4. die geschäftliche Behandlung der behufs Abänderung des gegenwärtigen Uebereinkommens gemachten Vorschläge vorzunehmen, sowie in allen Fällen, wenn hierzu ein Anlass vorliegt, den vertragschliessenden Staaten den Zusammentritt einer neuen Conferenz vorzuschlagen;
5. die durch den internationalen Transportdienst bedingten finanziellen Beziehungen zwischen den betheiligten Verwaltungen, sowie die Einziehung rückständig gebliebener Forderungen zu erleichtern und in dieser Hinsicht die Sicherheit des Verhältnisses der Eisenbahnen unter einander zu fördern.

Ein besonderes Reglement wird den Sitz, die Zusammensetzung und Organisation dieses Amts, sowie die zur Ausführung nöthigen Mittel feststellen.

Art. 58. Die Entschliessungen einer jeden Regierung in Betreff des Verzeichnisses der zum internationalen Transportdienste als geeignet bezeichneten Eisenbahnen (Art. 1), sowie jede Aenderung, welche ein Staat an dem von ihm mitgetheilten Verzeichnisse vornimmt, sind dem im Art. 57 bezeichneten Centralamt mitzutheilen; dasselbe wird diese Mittheilungen den übrigen Staaten, sowie den betheiligten Eisenbahnverwaltungen zur Kenntniss bringen.

Wird eine Eisenbahn dem Verzeichnisse hinzugefügt, so erfolgt ihr wirklicher Eintritt in den internationalen Transportdienst erst nach einem Monat vom Datum des an die anderen Staaten gerichteten Benachrichtigungsschreibens des Centralamts.

Wird dagegen eine Eisenbahn aus dem Verzeichnisse gestrichen, so ist jede Eisenbahnverwaltung, sobald ihr hiervon durch das Centralamt Mittheilung gemacht wurde, berechtigt, mit der betreffenden Eisenbahn alle aus dem internationalen Transporte sich ergebenden Beziehungen abzubrechen. Die bereits in der Ausführung begriffenen Transporte sind jedoch auch in diesem Falle vollständig auszuführen.

Art. 59. Wenigstens alle drei Jahre wird eine aus Delegirten der vertragschliessenden Staaten bestehende Conferenz zusammentreten, um zu dem gegenwärtigen Uebereinkommen die für nothwendig erachteten Abänderungen und Verbesserungen in Vorschlag zu bringen.

Auf Begehren von wenigstens einem Viertel der betheiligten Staaten kann jedoch der Zusammentritt von Conferenzen auch in einem früheren Zeitpunkte erfolgen.

Art. 60. Das gegenwärtige Uebereinkommen ist für jeden betheiligten Staat auf drei Jahre vom Zeitpunkte der Ratification verbindlich. Jeder Staat, welcher nach Ablauf dieser Zeit von dem Uebereinkommen zurückzutreten beabsichtigt, ist verpflichtet, hiervon die übrigen Staaten ein Jahr vorher in Kenntniss zu setzen. Wird von diesem Rechte kein Gebrauch gemacht, so ist das gegenwärtige Uebereinkommen als für weitere drei Jahre verlängert zu betrachten.

Das gegenwärtige Uebereinkommen wird von den vertragschliessenden Staaten sobald als möglich ratificirt werden. Seine Wirksamkeit beginnt drei Monate nach erfolgtem Austausch der Ratificationsurkunden.

Spätestens zugleich mit der Ratification wird jeder Staat allen übrigen vertragschliessenden Staaten das Verzeichniss der Eisenbahnstrecken mittheilen, welche er als für den internationalen Transportdienst geeignet bezeichnet.

Nochmals die Orientbahnen.

Von **Paul Dehn.**

Was in den letzten Wochen aus Anlass der Reise des Kronprinzen Rudolf von Oesterreich-Ungarn nach Constantinopel von der Tagespresse, vor Allem von den Wiener Zeitungen in betreff der Orientbahnanschlüsse gemeldet worden ist, mag für die betheiligten Interessenten, zunächst für den Baron Hirsch, ausserordentlich werthvoll gewesen sein, war aber im Uebrigen werth- und zwecklos und nur geeignet, das Urtheil der auch in diesem Punkte lange irregeführten öffentlichen Meinung vollends zu verwirren.

Nach den Ankündigungen der Wiener Tagesblätter sollte bei der Anwesenheit des Kronprinzen in Constantinopel die Orientbahnanschlussfrage endlich und endgültig gelöst werden. Wer der Wiener Tagespresse und ihren Meldungen früher Glauben geschenkt hatte, musste darüber einigermassen erstaunt sein; denn im Laufe der letzten beiden Jahre war von derselben die glückliche und definitive Lösung der Orientbahnanschlussfrage als eine vollzogene Thatsache wohl ein halbes Dutzend Mal angekündigt und mit entsprechender Anerkennung bedacht worden. Was ich in meinem Buche „Deutschland und Orient in ihren wirthschaftspolitischen Beziehungen“ (I, S. 65) festzustellen mir erlaubte, gilt leider auch noch heute: dass die Orientbahnfrage trotz aller diplomatischen und publicistischen Versicherung auch durch die Vereinbarung der Vierer-Conferenz nicht um ein Haar ihrer Lösung näher gerückt worden ist, es wäre denn um einen Schritt seitwärts auf dem Papier durch Annahme des Anschlusses Vranja-Pristina (neuerdings über Liplian oder Sellenik), was von Deutscher Seite lebhaft zu bedauern ist, da unter der andauernden Verschleppung Deutschland am meisten leidet, weil es noch immer nicht in die Lage versetzt wird, mit Hülfe der fehlenden Eisenbahnverbindung im Orient seinen politischen, auch wirthschaftlichen Einfluss zu erlangen. Nicht früher wird die Orientbahnanschlussfrage gelöst werden, bis die bestehenden, im Berliner Frieden von 1878 aufs Neue sanctionirten Verträge zwischen der Pforte und Baron Hirsch erfüllt worden, bis der Letztere seinen klaren Verpflichtungen nachgekommen sein wird. Daran denkt aber Baron Hirsch ganz und gar nicht. Ohne der Pforte auch nur den geringsten Pachtschilling zu zahlen, lucrirt er seit 1872 bis zur Stunde die alljährlichen Betriebsreineinnahmen der Türkischen Bahnen mit 4—5 Millionen Francs und möchte er die bestehenden Zustände sicherlich am Liebsten in alle Ewigkeit verlängert sehen, da die Türkische Regierung es nicht wagen zu können glaubt, mit der Gesellschaft Hirsch kurzen Process zu machen und sie unter Sequester zu stellen.

Gegenwärtig liegen die Dinge so: Seitens der Pforte besteht man auf der Erfüllung des Vertrages mit Hirsch und würde ohne Zweifel sofort mit dem Bau der erforderlichen Anschlüsse beginnen, sobald Baron Hirsch sich bereit erklärt, den festgesetzten Pachtschilling von 8 000 Frcs. pro Jahr und Kilometer zu zahlen. Baron Hirsch versichert, den Bau der Anschlüsse sehnlichst zu wünschen, er will denselben übernehmen und ausführen und die nöthigen Capitalien zu billigstem Zinsfuss vorstrecken, aber unter der Bedingung, dass der alte Vertrag geändert und jener Pachtschilling von 8 000 auf — 1 500 Frcs. ermässigt werde.

Nach den Mittheilungen einiger Börsenblätter soll er sogar in die von der Pforte vorgeschlagene Uebertragung „seiner“ Eisenbahnen an eine Türkische Gesellschaft nur dann zu willigen bereit sein, wenn alle seine Forderungen als richtig anerkannt werden. Baron Hirsch hat nämlich Gegenforderungen an die Türkei in Höhe von 150 000 000 Frcs. erhoben und zwar meist wegen angeblicher Beeinträchtigung der Ertragsfähigkeit der Bahnen durch die Türkische Regierung, weil sie es unterliess, die erforderlichen Quais, Häfen und Landstrassen herzustellen. Wenn Baron Hirsch auch noch diese 150 000 000 Frcs. beansprucht, dann erscheint jeder Ausgleich, ja jede friedliche Lösung der Orientbahnanschlussfrage in absehbarer Zeit ausgeschlossen, wenn nicht etwa das Auswärtige Amt in Wien Baron Hirsch vor aller Welt fallen lässt.

Gesetz vom 8. April 1884,*)

betreffend die Erwerbung der Kaiser Franz-Josefbahn, Kronprinz Rudolfbahn und Vorarlberger Bahn für den Staat.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde ich anzuordnen, wie folgt:

Art. I. Die nachfolgenden, von den Ministerien des Handels und der Finanzen im Namen der Regierung mit den betreffenden Eisenbahngesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen werden genehmigt:

---

*) Enthalten in dem am 25. April 1884 ausgegebenen XVI. Stücke des „R.-G.-Bl.“ Wir bringen ausser dem Gesetze nur das mit der Kaiser Franz-Josefbahn-Gesellschaft abgeschlossene Uebereinkommen zum Abdruck, da die Verstaatlichung des genannten Eisenbahnunternehmens von besonderem Interesse ist.

a) das Uebereinkommen, abgeschlossen zu Wien am 12. December 1883 und 21. Januar 1884, betreffend den Ankauf der Kaiser Franz-Josefbahn durch den Staat;
b) das Uebereinkommen, abgeschlossen zu Wien am 11. December 1883, betreffend die Betriebsführung der Kronprinz Rudolfbahn für Rechnung des Staates und die eventl. Einlösung dieser Bahn durch den Staat;
c) das Uebereinkommen, abgeschlossen zu Wien am 11. December 1883, betreffend die Einlösung der Vorarlberger Bahn durch den Staat.

Art. II. Die Regierung wird ermächtigt, das ihr im § 1 des zuletzt angeführten Uebereinkommens eingeräumte Recht, das Eigenthum des gesammten Unternehmens der Vorarlberger Bahn für den Staat zu erwerben, in dem Falle auszuüben, wenn den Staat als Uebernehmer der bücherlich haftenden Prioritäts-Obligationenschuld keine grössere Belastung treffen kann als die Zahlung jener Annuitäten, welche zur 5 pCt. Verzinsung und planmässigen Rückzahlung der Prioritätsanlehen von 7 396 600 fl. Oe. W. in Silber und von 841 000 fl. Oe. W. in Silber zum Nennwerthe in Silber Oe. W. erforderlich sind.

Art. III. In Ansehung der Kaiser Franz-Josefbahn darf die den Staat als Uebernehmer der bücherlich haftenden Prioritäts-Obligationenschuld treffende Belastung nicht grösser sein als die Zahlung jener Annuitäten, welche zur 5 pCt. Verzinsung und zur planmässigen Rückzahlung der Prioritätsanlehen im ursprünglichen Gesammtbetrage von 58 060 000 fl. Oe. W. in Silber zum Nennwerthe in Silber Oe. W. erforderlich sind.

Art. IV. In Ansehung der Kronprinz Rudolfbahn darf die im Falle der Einlösung vom Staate zur Selbstzahlung zu übernehmende, in Folge der Convertirung der dermaligen Silber-Prioritätsanlehen im ursprünglichen Gesammtbetrage von 57 910 500 fl. Oe. W. in Silber erwachsende Belastung jene eines neuen einheitlichen, längstens bis 1. April 1956 rückzahlbaren Convertirungsanlehens nicht übersteigen, dessen Jahreslast der constanten mathematischen Annuität gleichkommt, welche zu einer mit 5 pCt. in Silber Oe. W. zu leistenden Verzinsung und zur Tilgung des im Wege der Convertirung zur Einziehung gelangenden Restbetrages der obigen Silber-Prioritätsanlehen innerhalb der obigen Tilgungsdauer erforderlich ist.

Das Convertirungsanlehen kann um jeden Nominalbetrag erhöht werden, welcher zur Rückzahlung der schwebenden Schuld der Kronprinz Rudolfbahn-Gesellschaft erforderlich ist.

Diese Erhöhung darf keine höhere Belastung zur Folge haben als jene, welche der 5 pCt. Verzinsung nebst den entsprechenden Tilgungsquoten eines innerhalb der obigen Tilgungsdauer rückzahlbaren Anlehensbetrages von 3 000 000 fl. Oe. W. in Silber gleichkommt.

Art. V. Behufs Convertirung der ob den im Art. I, lit. a bis c, bezeichneten Bahnen derzeit haftenden Prioritätsanlehen können neue Prioritätsobligationen ausgegeben werden, deren Verzinsung und Rückzahlung ohne jeden Steuer-, Gebühren- oder sonstigen Abzug erfolgt.

Das Gleiche gilt in Ansehung der nach Art. IV behufs Rückzahlung der schwebenden Schuld der Kronprinz Rudolfbahn auszugebenden Prioritätsobligationen.

Art. VI. Der Finanzminister wird ermächtigt, behufs Einlösung der im Art. I, lit. a bis c, angeführten Eisenbahnen durch den Staat Eisenbahn-Schuldverschreibungen, deren Verzinsung und Rückzahlung ohne jeden Steuer-, Gebühren- oder sonstigen Abzug erfolgt, und welche ob derjenigen Bahn, zu deren Einlösung sie bestimmt sind, in Gemässheit des einschlägigen Uebereinkommens pfandrechtlich sichergestellt werden, in den die nachstehenden Nominalziffern nicht übersteigenden Beträgen auszugeben:
a) Zur Einlösung der Kaiser Franz-Josefbahn mit jährlich 5¼ pCt. verzinsliche, in Gemässheit der für die Actien dieser Bahn genehmigten Tilgungspläne rückzahlbare Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen im Gesammt-Nominalbetrage von 42 416 600 fl. Oe. W. in Silber
b) zur Einlösung der Kronprinz Rudolfbahn mit jährlich 4¾ pCt. verzinsliche, längstens bis zum Jahre 1960 rückzahlbare Eisenbahn-Schuldverschreibungen, deren Gesammt-Nominalbetrag jenem der mit 1. Januar 1884 unverloost im Umlauf befindlichen 277 406 Stück Actien der Kronprinz Rudolfbahn zu je 200 fl. Oe. W. in Silber nach Abzug der bis zum Zeitpunkte der Einlösung verloosten Stückzahl gleichkommt;
c) zur Einlösung der Vorarlberger Bahn mit jährlich 5 pCt. verzinsliche, längstens bis zum Jahre 1962 rückzahlbare Eisenbahn-Schuldverschreibungen im Gesammt-Nominalbetrage von 5 988 000 fl. Oe. W. in Silber.

Art. VII. Die den Gegenstand dieses Gesetzes bildenden Eisenbahnen sind von der Staatsverwaltung in eigener Regie zu betreiben, und darf die Uebertragung des Betriebes an einen Privaten oder an eine Gesellschaft nur auf Grundlage eines hierüber zu erlassenden Gesetzes erfolgen.

Art. VIII. Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

Mit dem Vollzuge desselben sind Mein Handelsminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Wien, 8. April 1884.

(L. S.) **Franz Joseph m. p.**

Taaffe m. p. Pino m. p. Dunajewski m. p.

Uebereinkommen,

abgeschlossen zu Wien am 12. December 1883 und 21. Januar 1884 zwischen den K. K. Ministerien des Handels und der Finanzen im Namen der K. K. Regierung einerseits und der K. K. priv. Kaiser Franz-Josefbahn-Gesellschaft anderseits, betreffend den Ankauf der Kaiser Franz-Josefbahn durch den Staat.

§ 1. Die Actiengesellschaft der K. K. priv. Kaiser Franz-Josefbahn überträgt an den Staat und dieser übernimmt mit 1. Januar 1884 das Eigenthum des gesammten Unternehmens der Kaiser Franz-Josefbahn, insbesondere:
a) Sämmtliche im Eisenbahnbuche des K. K. Landesgerichtes zu Wien in der definitiven Einlage mit der Bezeichnung „K. K. priv. Kaiser Franz-Josefbahn“ eingetragene Eisenbahnen, einschliesslich der Klosterneuburger Donau-Schleppbahn,
b) das gesammte zum Betriebe der bezeichneten Eisenbahnen dienende oder sonst der Gesellschaft gehörige feste und bewegliche Material, mit Einschluss des gesellschaftlichen Fahrparkes, der Inventarstücke, Verbrauchsmaterialien und Vorräthe aller Art,
c) den der Kaiser Franz-Josefbahn gehörigen ⅙ Gesellschafts-Antheil an der offenen Handelsgesellschaft der Wiener Verbindungsbahn,
d) die anlässlich des Baues der Prager Verbindungsbahn eingelösten, obschon nicht zu diesem Bahnbaue verwendeten Grundstücke und Wohngebäude, sowie die der Gesellschaft gehörigen Arbeiterhäuser in Gmünd und Wohngebäude in Eger, und die nicht ins Eisenbahnbuch einbezogenen Remanenzgrundstücke der Strecken Nussdorf-Eger und Gmünd-Prag,
e) das sonstige unbewegliche und bewegliche Vermögen der Gesellschaft mit Einschluss der zu demselben gehörigen Fonds, der Cassenbestände und Werthpapiere, insbesondere der unter Mitsperre des landesfürstlichen Commissärs im Besitze der Gesellschaft befindlichen 8 600 Stück Prioritätsobligationen des Anlehens vom Jahre 1879.

Bezüglich der bisher von der Gesellschaft verwalteten Fonds tritt der Staat an die Stelle der Gesellschaft.

§ 2. Demgemäss überträgt die Kaiser Franz-Josefbahn cessionsweise an den Staat auch alle ihr zustehenden Activforderungen, darunter namentlich die Forderung, welche ihr gegen die Commune Wien in Folge der von derselben laut Gemeinderathsbeschlusses vom 26. October 1868 übernommenen Garantie für den 500 000 fl. in Silber betragenden Antheil der Mehrkosten des Wiener Bahnhofes zusteht, und die K. K. Staatsverwaltung nimmt diese Abtretung an, so zwar, dass die Staatsverwaltung als Cessionär berechtigt ist, nach entsprechender Verständigung der Commune Wien die von derselben zu bezahlende Annuität von 25 313 fl. in Silber mit den gleichen Rechten und Verbindlichkeiten zu beziehen, wie sie bisher der Kaiser Franz-Josefbahn zugestanden oder obgelegen sind. Die K. K. Staatsverwaltung erkennt sohin ausdrücklich die Verpflichtung an, die in Folge der obigen Garantie geleisteten und noch weiter zu leistenden Vorschusszahlungen der Commune Wien seinerzeit aus den Reinertrags-Ueberschüssen der Kaiser Franz-Josefbahn, welche zu diesem Zwecke speciell zu ermitteln sein werden, unter den gleichen Modalitäten zurückzuerstatten, wie sie für die Kaiser Franz-Josefbahn in Geltung stehen.

§ 3. Zugleich mit den Activen und Beständen des gesellschaftlichen Vermögens gehen auch alle wie immer gearteten Passiven, Verpflichtungen, Auslagen, Lasten und Schulden der Gesellschaft auf den Staat über, und übernimmt der Staat insbesondere zur Selbst- und Alleinzahlung die ob den gesellschaftlichen Eisenbahnen bücherlich haftenten Prioritätsschulden, ferner die von der Gesellschaft durch Benutzung ihres Acceptationscredits aufgenommene schwebende Schuld, sowie alle übrigen Verbindlichkeiten der Gesellschaft. Der Staat tritt daher auch in die noch schwebenden Rechtsstreite der Gesellschaft als deren Rechtsnachfolger für eigene Rechnung und Gefahr ein, so dass das Verhältniss wie eine Universalsuccession sich darstellt.

§ 4. Als Entgelt für die im § 1 bezeichnete Eigenthumsübertragung gewährt der Staat nebst der Uebernahme der in § 3 angeführten Verbindlichkeiten für die unverloost im Umlaufe befindlichen 212 083 Stück Actien der Kaiser Franz-Josefbahn im Gesammt-Nominalbetrage von 42 416 600 fl. Oe. W. in Silber den Umtausch gegen Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen in gleichem Nominalbetrage, welche ohne jeden Steuer-, Gebühren- oder sonstigen Abzug mit jährlich Fünf und ein Viertel (5¼) pCt. in Silber Oe. W. verzinslich und gleichfalls ohne Abzug nur in Gemässheit der für die Actien der Kaiser Franz-Josefbahn mit den Erlässen des K. K. Finanzministeriums vom 20. August 1867

und vom 22. October 1878 genehmigten Verloosungspläne mit dem Nominalbetrage von Zweihundert (200) fl. Oe. W. in Silber rückzahlbar sind.

Diese Eisenbahn-Schuldverschreibungen, welche halbjährige, nachhinein am 1. Januar und 1. Juli fällige Zinscoupons erhalten, werden ob der Kaiser Franz-Josefbahn, gleichzeitig mit der Einverleibung des Eigenthumsrechtes für den Staat, durch Eintragung des Pfandrechtes mit dem Range sichergestellt, dass denselben nur die derzeit bestehenden Prioritätsanlehen, bezw. das an deren Stelle tretende Convertirungsanlehen vorangeht.

Die Aufforderung zum Umtausche der Actien nebst den noch nicht fälligen Coupons, welche nicht mehr zur Auszahlung gelangen, ist dreimal in Zwischenräumen von je 14 Tagen in der statutenmässig vorgeschriebenen Weise öffentlich kundzumachen.

Zur Vornahme des Umtausches, bei welchem für etwa fehlende Actiencoupons die denselben entsprechenden Zinsencoupons der Eisenbahn-Schuldverschreibungen zurückbehalten werden, ist den Actionären eine Frist von sechs Monaten, von der letzten Kundmachung an gerechnet, zu gewähren.

Nach Ablauf dieser Frist wird ein der Anzahl der nicht zum Umtausche gelangten Actien entsprechender Nominalbetrag in Eisenbahn-Schuldverschreibungen den Liquidatoren der Gesellschaft ausgefolgt und von denselben an die Besitzer der nicht durch Umtausch ausser Verkehr gesetzten Actien gegen Einlieferung der Actientitel sammt Coupons vertheilt.

Der auf jene Actientitel, welche ungeachtet der in statutenmässiger Form ergangenen Aufforderung binnen einer sechsmonatlichen Frist nicht beigebracht werden, entfallende Antheil des Liquidationserlöses wird zu Gunsten der Berechtigten gerichtlich erlegt.

Insolange der Umtausch der Actien in Eisenbahn-Schuldverschreibungen nicht ermöglicht sein sollte, werden die Actiencoupons — jener vom 1. Juli 1884 inbegriffen — ohne jeden Steuer-, Gebühren- oder sonstigen Abzug mit dem Betrage von fünf Gulden fünfundzwanzig Kreuzer (5 fl. 25 kr.) Oe W. in Silber stempelfrei eingelöst.

§ 5. Das gesammte Dienstpersonal der Kaiser Franz-Josefbahn wird unter Wahrung der von demselben vor dem heutigen Tage, beziehungsweise mit ausdrücklicher Genehmigung der K. K. Staatsverwaltung auch nach demselben erworbenen Rechte, ohne Unterschied, ob diese Rechte auf der Dienstordnung und den derzeit bestehenden, die Bezüge dieses Personales regelnden Normen, oder auf speciellen Dienstverträgen beruhen, vom Staate übernommen, welcher diesem Personale insbesondere die Aufrechthaltung der demselben nach Massgabe der dermalen bestehenden Pensionsstatuten der Kaiser Franz-Josefbahn, sowie auf Grund specieller Dienstverträge für sich und seine Angehörigen erwachsenden Versorgungs- und sonstigen Ansprüche ausdrücklich zusichert.

Das von der Kaiser Franz-Josefbahn für ihre Beamten und Diener, dann deren Wittwen und Waisen gegründete Pensionsinstitut, sowie die Kranken-Unterstützungscasse für Bedienstete und Arbeiter der Bahnanstalt bleiben mit ihren Statuten bestehen, insolange die letzteren nicht in der darin vorgeschriebenen Weise geändert werden, beziehungsweise wenn und insolange nicht mit Zustimmung der beiderseits Berechtigten eine Vereinigung mit gleichartigen Versorgungs- und Wohlthätigkeitsfonden der künftighin etwa mit allen oder einzelnen Linien der Kaiser Franz-Josefbahn zu einer Verwaltung vereinigten Staatsbahnen oder vom Staate verwalteten Privatbahnen zu Stande kommt.

Der Staat tritt in alle Rechte und Verbindlichkeiten ein, welche der Kaiser Franz-Josefbahn-Gesellschaft rücksichtlich der obigen Institute nach Massgabe der dermalen bestehenden Statuten zustehen, beziehungsweise obliegen. Die nach diesen Statuten dem Verwaltungsrathe der Gesellschaft eingeräumten Befugnisse werden durch die K. K. Staatsverwaltung ausgeübt.

Jenen Personen, welchen bisher von der Verwaltung der Kaiser Franz-Josefbahn aus Billigkeitsrücksichten fortlaufende jährliche Unterstützungen bewilligt worden sind, werden diese Unterstützungen nach Massgabe der Bewilligung auch künftig gezahlt werden.

§ 6. Nach erfolgter Perfection des gegenwärtigen Uebereinkommens tritt die Kaiser Franz-Josefbahn-Gesellschaft in Liquidation.

Die Liquidation erfolgt für Rechnung des Staates und auf die vom Staate vorzuschreibende Weise.

Als Liquidatoren haben nebst einem von der K. K. Staatsverwaltung bestimmten Aufsichtsorgane die zur Zeit des Eintrittes der Liquidation den Verwaltungsrath der Gesellschaft bildenden Mitglieder zu fungiren.

§ 7. Die Kaiser Franz-Josefbahn-Gesellschaft ist schon vom heutigen Tage an verpflichtet, über Aufforderung der K. K. Staatsverwaltung unter den von derselben festzusetzenden Modalitäten eine Convertirung der dermaligen Prioritäts-Obligationsanlehen der Gesellschaft durchzuführen, unter der Bedingung jedoch, dass hierdurch der Gesellschaft keine wie immer gearteten Kosten erwachsen, und insbesondere die den Actionären laut § 4 dieses Uebereinkommens zugesicherte fixe Rente nicht geschmälert oder belastet wird.

§ 8. Die Uebergabe der Kaiser Franz-Josefbahn, sowie des sonstigen nach § 1 abgetretenen Vermögens der Gesellschaft an den Staat hat mit dem Ersten des auf den Monat, in welchem das gegenwärtige Uebereinkommen die legislative Genehmigung erlangt haben wird, folgenden Monates auf Grund der ordnungsmässig aufgestellten Inventare und Abschlüsse stattzufinden, und führt von diesem Tage an die K. K. Staatsverwaltung selbst für eigene Rechnung den Betrieb.

Es soll jedoch bereits vom 1. Januar 1884 ab bis zum obigen Zeitpunkte das gesellschaftliche Unternehmen durch die Kaiser Franz-Josefbahn-Gesellschaft, ohne dass der gesellschaftlichen Verwaltung hierfür vom Staate eine besondere, bisher nicht bestandene Vergütung geleistet wird, für Rechnung und im Interesse des Staates betrieben werden, und hat die Gesellschaft in der Zwischenzeit in allen wichtigen Angelegenheiten die vorläufige Zustimmung des K. K. Handelsministeriums einzuholen, welche als ertheilt gilt, wenn sie binnen acht Tagen nicht ausdrücklich verweigert wird. Bezüglich der commerciellen und Tarifangelegenheiten wird die Gesellschaft schon vom 1. Januar 1884 ab, insolange die Vereinigung ihres Tarifbureaus mit jenem der K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien nicht durchgeführt ist, im Einvernehmen mit der genannten K. K. Direction vorgehen.

Die Kaiser Franz-Josefbahn-Gesellschaft verpflichtet sich, ihre am 1. Januar 1884 fälligen Actiencoupons mit keinem höheren Betrage als 5 fl. Oe. W. Silber einzulösen und etwaige bilanzmässige Ueberschüsse des im Jahre 1883 erzielten Reinertrages den Reserven zuzuführen.

Die Kaiser Franz-Josefbahn-Gesellschaft ist vom heutigen Tage an nicht berechtigt, ohne vorgängige Zustimmung des K. K. Handelsministeriums über ihre Reserven zu verfügen, Bestandtheile ihres Eigenthums zu veräussern oder zu verpfänden, neue über den Bereich des regelmässigen Geschäftsbetriebes hinausgehende Verpflichtungen zu übernehmen, den Gegenstand des Unternehmens zu ändern oder sich auf eine andere als die in diesem Uebereinkommen vorgesehene Art aufzulösen.

Abgänge, welche in Folge der Nichteinhaltung der vorstehenden Verpflichtungen sich ergeben sollten, hat die Kaiser Franz-Josefbahn-Gesellschaft zu vertreten.

§ 9. Mit dem im § 8 bezeichneten Zeitpunkte sind sämmtliche im Besitze der Gesellschaft befindliche Urkunden, Pläne, Bücher, Rechnungen und das gesammte gesellschaftliche Archiv der K. K. Staatsverwaltung zu übergeben, welche diese Urkunden und Behelfe während der nach den einschlägigen Bestimmungen des Handelsgesetzbuches vorgeschriebenen Zeit derart aufbewahren wird, dass deren Benutzung dem Verwaltungsrathe, beziehungsweise den sonstigen Vertretern der Gesellschaft anstandslos ermöglicht ist.

§ 10. Die Gesellschaft ist auch verpflichtet, die zur bücherlichen Eigenthumsübertragung an den Staat erforderlichen Rechtsurkunden über Verlangen der K. K. Staatsverwaltung rechtzeitig auszufertigen.

§ 11. Insoweit die Ausübung der concessionsmässigen Rechte der Kaiser Franz-Josefbahn-Gesellschaft nach Massgabe des gegenwärtigen Uebereinkommens auf den Staat übergeht, wird dem entsprechend die Gesellschaft mit dem gleichen Zeitpunkte von allen concessionsmässigen Verpflichtungen enthoben.

Es wird einverständlich anerkannt, dass aus Anlass der von der Kaiser Franz-Josefbahn empfangenen und aus der Abrechnung bis Ende 1883 sich ergebenden Staatsgarantievorschüsse (sammt Zinsen) eine Rückzahlungspflicht in Hinblick auf die Bestimmungen der Concession und des gegenwärtigen Uebereinkommens die Gesellschaft fortan nicht treffen kann.

§ 12. Die vertragschliessenden Theile verzichten darauf, dieses Uebereinkommen wegen Verletzung über die Hälfte des Werthes anzufechten.

§ 13. Die Bestimmungen des gegenwärtigen Uebereinkommens sollen für die Kaiser Franz-Josefbahn-Gesellschaft die Wirkung statutarischer Bestimmungen erlangen und nach eingeholter Genehmigung des K. K. Ministeriums des Innern als Nachtrag den Gesellschaftsstatuten beigefügt werden.

§ 14. Das gegenwärtige Uebereinkommen, sowie die durch dasselbe veranlassten Vermögensübertragungen, Eingaben, Eintragungen, Ausfertigungen, Verträge und sonstigen Urkunden geniessen die Gebühren- und Stempelfreiheit.

§ 15. Das gegenwärtige Uebereinkommen, welches in zwei Parien stempel- und gebührenfrei ausgefertigt wird, erlangt für die Bahn-Gesellschaft durch die Zustimmung der Generalversammlung der Actionäre, für die K. K. Regierung aber nur im Falle der legislativen Genehmigung bindende Kraft.

Soferne die letztere nicht bis Ende Juni 1884 erfolgen sollte, ist die Gesellschaft an das Uebereinkommen nicht weiter gebunden.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Nordbahn in parlamentarischer Behandlung.

Schon die Zuweisung des bekannten Uebereinkommens an den Eisenbahnausschuss hatte im Abgeordnetenhause heftige Scenen hervorgerufen. Ein noch gemässigter Redner warf der Regierung vor, die Interessen des Staates hierbei wenig berücksichtigt zu haben und verlangte die Abschliessung eines neuen Uebereinkommens; ein anderer höchst leidenschaftlicher Redner verdächtigte alle Welt der Corruption und verlangte die Verstaatlichung der Nordbahn. Dieses Verlangen hat seither immer weitere Kreise ergriffen; die gemässigteren, wie die Wiener Handelskammer, gegen volle Entschädigung der Actionäre, andere gegen Ersatz des gemeinen Werthes. In den verschiedenen Clubs des Abgeordnetenhauses sind auch die Ansichten, ob Verstaatlichung oder Concessionirung der Nordbahn und in welchem Masse, sehr von einander abweichend; in einem Punkte stimmen alle überein, dass das vorliegende Uebereinkommen unannehmbar sei. Am 12. d. M. Abends erwartete man dessen Rechtfertigung von Seite des Finanzministers im Eisenbahnausschusse; sollte dieselbe auch noch so überzeugend wirken, so ist doch nicht zu bezweifeln, dass dieses Uebereinkommen zu Falle gebracht wird. (Ueber den weiteren Verlauf berichten wir nächstens.)

Neue Oesterreichische Localbahnen.

Das „Reichsgesetzblatt" veröffentlicht die Concessionsurkunde vom 3. April 1884 für die Locomotiv-Eisenbahnen a) von Wien nach Stammersdorf, b) von Floridsdorf nach Gross-Enzersdorf, welche der Locomotivfabrik-Firma Krauss & Co. in München und Linz zum Bau und Betrieb dieser theilweise als Strassenbahn auszuführenden Localbahn (Dampftramway) verliehen wurde. Die Linien sind zu führen: a) von Wien (2. Bezirk) über Floridsdorf und Gross-Jedlersdorf nach Stammersdorf, und b) von Floridsdorf über Neu-Leopoldau, Kagran, Hirschstetten, Aspern an der Donau und Essling nach Gross-Enzersdorf. Der Concessionär ist ferner verpflichtet, auf Verlangen der Staatsverwaltung eine Fortsetzung der sub b angeführten Eisenbahn von Gross-Enzersdorf nach Orth, sowie Abzweigungen derselben von Kagran über die Reichsstrasse und die Kronprinz Rudolfbrücke nach Wien sowie von Kagran nach Leopoldau in dem Falle herzustellen, wenn nach dem Erachten des Handelsministeriums für den Ausbau der obigen Eisenbahnlinien ein thatsächliches Verkehrsbedürfniss vorliegen und eine angemessene Rentabilität derselben sichergestellt sein wird. Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildenden Eisenbahnen werden die üblichen Begünstigungen gewährt. Der Concessionär ist verpflichtet, den Bau sofort nach Ertheilung der Baubewilligung zu beginnen und binnen längstens 1 Jahre zu vollenden. Die Fortsetzung sowie die Abzweigungen der sub b bezeichneten Linie nach Gross-Enzersdorf sind binnen 1 Jahre nach Erlassung des bezüglichen Auftrages des Handelsministeriums an den Concessionär herzustellen und in Betrieb zu setzen.

Die Eisenbahnlinie Mostar-Metkovic.

Die Gesetzesvorlage über diese Bahn wurde vom Abgeordnetenhause bereits genehmigt. Dem Berichte des Budgetausschusses entnehmen wir, dass von dieser Bahn so reichliche Einnahmen erwartet werden, um die Verzinsung des Anlagecapitals zu decken und für die Amortisation Vorsorge zu treffen. Die Regierung nimmt einen Verkehr von 200 000 Metercentnern an, welcher bei einem Einheitssatze von 1½ kr. pro Metercentner und Kilometer eine kilometrische Jahreseinnahme von 3 000 fl. ergiebt. Zum Behufe der Deckung der Baukosten wird die Gewährung eines Darlehns an die occupirten Länder aus den Reichsactiven unter denselben Bedingungen wie für die Linie Zenica-Serajevo beantragt und ein Betrag von 1 620 000 fl. für den Bahnbau zur Verfügung gestellt. Bekanntlich hat der Ungarische Reichstag die Bewilligung für den Bau dieser Bahn bereits ertheilt.

Verstaatlichung der Albrechtbahn.

Der Verwaltungsrath derselben hat gegen die bezügliche Gesetzesvorlage sowohl an die Regierung als an das Parlament eine Petition überreicht. Das Petitum geht dahin: Die Regierung möge Verhandlungen behufs Einlösung der Albrechtbahn mit dem Verwaltungsrathe sofort einleiten und sohin je nach dem Ergebnisse dieser Verhandlungen den Gesetzentwurf durch einen Nachtrag dahin modificiren, dass durch denselben ein Arrangement der Regierung mit der Actiengesellschaft nicht ausgeschlossen werde, durch welches die Prioritätsschulden bei der Einlösung der Bahn durch den Staat vom Staate zur Zahlung übernommen und den Actionären an Stelle der dermaligen Actie eine nach 80 Jahren zurückzahlbare, mit einem zu vereinbarenden Procentsatze verzinsliche Staatsschuldverschreibung verabfolgt werde.

Eisenbahn Stryj-(Beskid-)Munkacs.

In Angelegenheit der noch pendenten Baufragen des projectirten Beskid-Anschlusses hat zwischen den Vertretern der Oesterreichischen und der Ungarischen Regierung eine Conferenz in Budapest stattgefunden. Es wurde eine vollkommene Einigung in allen den Bau betreffenden Fragen erzielt. Für die Vollendung desselben auf der Galizischen Seite werden zwei, auf der längeren und schwierigeren Strecke in Ungarn werden drei Jahre in Aussicht genommen. Den Betrieb der Grenztunnel-Strecke auf der Galizischen Seite wird die Ungarische Verwaltung führen, welche übrigens noch nicht bekannt ist, wie überhaupt andere Betriebsfragen nicht zur Sprache kamen und einer späteren Zeit vorbehalten wurden.

Entschädigung der Gemeinden bei Verstaatlichung der Bahnen.

Die Rechtssection des Wiener Gemeinderathes hat wegen Entschädigung der betreffenden Gemeinden bei eventueller Verstaatlichung von Bahnen folgende Beschlüsse gefasst: 1. Es sei eine Conferenz von Delegirten der Vertretungen derjenigen Länder und Gemeinden, welche anlässlich der bereits erfolgten oder noch zu gewärtigenden Verstaatlichung von Privat-Eisenbahnen Ausfälle an Steuerumlagen erleiden, behufs der Berathung der dagegen zu ergreifenden Massregeln nach Wien einzuberufen; 2. den Delegirten sei vorbehaltlich der bei der Berathung der Conferenz vorkommenden Anträge die Information zu ertheilen, es sei die Staatsverwaltung zu ersuchen, im Wege der Gesetzgebung Vorsorge zu treffen, dass die Länder und Gemeinden, welche eben in Folge der bereits geschehenen oder noch zu gewärtigenden Verstaatlichung von Privat-Eisenbahnen Ausfälle an Steuern und Umlagen erleiden, diese durch Zuwendung eines den bisher bezogenen Umlagen (nach dem Durchschnitte der letzten drei Jahre des Privatbetriebes der Bahnen berechnet) gleichkommenden Betrages aus Staatsmitteln entschädigt werden.

Das neue Localbahngesetz.

Der Eisenbahnausschuss des Abgeordnetenhauses setzte die Debatte über den Entwurf eines neuen Localbahngesetzes fort. Mit Rücksicht auf die Petition der Stadt Wien und auf das Memorandum des Galizischen Landesausschusses wurde in der Debatte das Recht der Erhalter der Strassen auf die Einflussnahme beim Baue und Betriebe von Strassenbahnen anerkannt und ausgesprochen, dass der Ausschuss gewillt ist, an dem in dieser Beziehung durch das Gesetz vom Jahre 1868 aufgestellten Grundsatze der Competenz der Gemeinden festzuhalten. Es wurde hierauf in die Specialdebatte eingegangen.

Die Industriebahnen Oesterreichs.

Nach den kürzlich veröffentlichten officiellen Ausweisen bestanden in Oesterreich mit Schluss des Jahres 1883 804 Schleppbahnen, welche eine Gesammtlänge von 696 km hatten. Diese für unsere Grossindustrie so wichtigen Bahnen haben sich gegen das Jahr 1882 um 58 Strecken mit 41,9 Kilometerlänge vermehrt. Von der erwähnten Gesammtlänge waren 639 km normal- und 57 km schmalspurig, 533 km wurden mit Dampf, 163 km mit animalischer Kraft betrieben. Die Oesterreichischen Schleppbahnen vertheilen sich auf 53 Bahnverwaltungen, und zwar entfällt die grösste Anzahl und Länge auf nachstehende Bahnen:

Ferdinands-Nordbahn .	90	Schleppbahnen	mit 100	km	Länge
Aussig-Teplitzer Bahn .	77	„	„ 60,8	„	„
Buschtěhrader Bahn . .	65	„	„ 80	„	„
Oesterr.-Ung. Staatsbahn	77	„	„ 50	„	„
Südbahn	43	„	„ 49	„	„

u. s. w. 45 km Schleppbahnen entfallen auf die Oesterreichischen Localbahnen. Von den Schleppbahnen führen 261 mit 323 km Länge, also nahezu die Hälfte der Gesammtlänge, zu Montanwerken, 180 mit 153 km Länge zu Zuckerfabriken und 67 mit 78 km zu Maschinenfabriken und Hüttenwerken, 47 zu Holz- und Kohlenlagerstätten, der Rest zu Kalk- und Cementwerken, Lagerhäusern und Zollämtern, Brauereien und diversen industriellen Etablissements.

Ein interessantes Verstaatlichungsproject.

Aus Anlass der demnächst in Bau zu nehmenden Linie Asch-Rossbach (15 km) haben sich dem „Tagblatt" zufolge zahlreiche Gemeinden der dortigen Gegend an die Regierung gewandt, damit dieselbe die auf Oesterreichischem Staatsgebiete gelegene Theilstrecke Eger-Asch der Bayerischen Staatsbahnen käuflich erwerbe. Die Petenten stützten sich hierbei hauptsächlich auf das eine Moment, dass die Einhebung des Fahrpreises für diese auf Oesterreichischem Gebiete zurückzulegende Strecke in Deutscher Münze für die Bevölkerung mit mancherlei Nachtheilen verbunden sei. Wie verlautet, soll die Bayerische Regierung für die nur 30 km lange Strecke eine Ablösungssumme von 37 Millionen Mark verlangen, während die factischen Anlagekosten bedeutend geringer — circa die Hälfte — gewesen sein dürften. Nachdem in der Anschlussfrage, wie bezüglich der weiteren Verbindung via Adorf mit der Sächsischen Staatsbahn bereits ein Einverständniss erzielt ist, so dürfte auch bezüglich dieser Frage eine Lösung zu erwarten sein.

Neuer Personentarif der Staatsbahn.

Der Initiative der Budapester Direction der Staatsbahn verdankt Ungarn dem „Tagblatt" zufolge den Zuckertransporttarif nach Bulgarien und den mit der Eröffnung der Linie Szöny-Budapest ins Leben tretenden bedeutend ermässigten Per-

sonentarif. Wenn nun die zweite Linie Wien-Budapest via Bruck eröffnet wird, so dass auf der Linie Bruck-Budapest die Personentarife der Ungarischen Staatsbahn zur Anwendung kommen, so werden auch gleichzeitig für beide Relationen Wien via Marchegg-Budapest und Wien via Bruck-Budapest nachfolgende ermässigte Fahrpreise Geltung haben:

	Eilzug		Personenzug		
	1. Cl.	2. Cl.	1. Cl.	2. Cl.	3. Cl.
	Gulden		Gulden		
	14,74	10,50	14,74	10,50	7,14
daher gegen jetzt weniger um .	3,31	3,10	0,37	0,87	0,42

Die auf den Ungarischen Linien eintretenden Tarifermässigungen für Personen betragen nahezu 20 pCt. Eine wesentliche Ermässigung werden namentlich die Tour- und Retourbillets erfahren, für welche die billigsten, die Omnibuszugseinheitssätze, angewendet werden.

Ein Oesterreichisch-Ungarischer Tarifconflict.

Zwischen der Direction der Königlich Ungarischen Staatsbahnen und der K. K. Direction für den Staatseisenbahnbetrieb war ein Conflict ausgebrochen, welcher die Schädigung Triests auf Kosten Fiumes durch die Ungarischen Staatsbahnen zum Gegenstande hatte. Die Verwaltung der letzteren hatte nämlich für den Ungarischen Anschlussverkehr nach Fiume gegenüber dem Anschlussverkehr nach Triest Vorzugstarife eingeführt, in Folge dessen wollte das Oesterreichische Handelsministerium an die K. K. Direction für den Staatseisenbahnbetrieb den Auftrag, ein gleiches Vorgehen einzuhalten, erlassen, d. h. im Anschlussverkehr Triest günstiger zu behandeln als Fiume. Nachdem hierauf die Ungarischen Staatsbahnen ihre Tarifpolitik gegenüber Triest und Fiume verallgemeinert haben, war die Oesterreichische Regierung schon entschlossen, die ernstesten Repressalien zu üben. Glücklicherweise ist sie nun davon abgekommen, da die zwischen den betheiligten Verwaltungen gepflogenen Verhandlungen eine gleichmässige Berücksichtigung beider Hafenplätze in sichere Aussicht stellen.

Letzte Generalversammlung der Franz-Josefbahn.

Dieselbe wurde am 7. d. Mts. abgehalten. Der Vorsitzende erstattete den Bericht über die Durchführung der Beschlüsse der letzten ausserordentlichen Generalversammlung. Er gab im Wesentlichen bekannt, dass das mit der Regierung getroffene Uebereinkommen, betreffend die Verstaatlichung der Gesellschaftsbahn, seither perfect geworden und die Uebergabe der Bahn an die Staatsverwaltung bereits erfolgt sei. Auch die Convertirung der 5 pCt. Prioritätsanleihen der Gesellschaft aus den Jahren 1867, 1873 und 1879 im Gesammt-Nominalbetrage von 58 060 000 fl. in eine einheitliche 4 pCt. Prioritätsschuld von 69 048 000 fl. Silber sei durch ein Bankenconsortium, an dessen Spitze die Bodencredit-Anstalt steht, fast zur Gänze durchgeführt, indem nur rund 2 499 000 fl. Prioritäten der alten Anleihen zur Rückzahlung gelangen. Was endlich die anderen in derselben Generalversammlung gefassten Beschlüsse, betreffend die Auflösung und Liquidation der Gesellschaft, anlangt, so seien dieselben an die Regierung zur Genehmigung geleitet worden, und werde nach herabgelangter Genehmigung deren Durchführung beim Handelsgerichte erfolgen. Nach Verlesung des Berichtes des Revisionsausschusses wurde dem Verwaltungsrathe das Absolutorium — ohne Debatte einhellig — ertheilt.

Ausserordentliche Generalversammlung der Pilsen-Priesener Bahn.

Die am 11. d. Mts. stattgehabte Versammlung genehmigte einstimmig und ohne Debatte das bekannte Uebereinkommen mit der Regierung, betreffend die Verstaatlichung des Unternehmens. Da bezüglich der Prioritäten zweiter Emission die curatelsbehördliche Genehmigung mit Erlass des Prager Handelsgerichts vom 8. Mai bereits erflossen ist, steht nunmehr blos die Zustimmung der Prioritäre der ersten Emission aus, welche am 15. d. Mts. in dieser Angelegenheit eine Versammlung abhalten. In seinem kurzen Motivenberichte sagt der Verwaltungsrath: „Wir sind uns des schweren Opfers bewusst, welches mit der Verstaatlichung für die Actionäre verbunden ist; allein die gegebenen Verhältnisse und die mehr und mehr um sich greifende Verstaatlichung der Oesterreichischen Bahnen hatten den Abschluss des Vertrages gerechtfertigt.“ Die Generalversammlung ermächtigte den Verwaltungsrath, alle Einleitungen und Massnahmen zu treffen, welche zur Ausführung der Uebereinkommen, sobald sie bindende Kraft erlangt haben, dienen.

Prag-Dux und Dux-Bodenbach.

Es fanden in Prag Sitzungen des Verwaltungsrathes der Prag-Duxer und der Dux-Bodenbacher Bahn statt, in denen bezüglich einer Vereinigung der beiden Bahnen Beschlüsse gefasst wurden. Die wesentlichsten Bestimmungen des nach eingelaufenen Depeschen als perfect zu betrachtenden neuen Uebereinkommens sind die folgenden: 1. Die Prag-Duxer Eisenbahn verpflichtet sich, vorbehaltlich des der Staatsverwaltung eingeräumten Rechtes zur Uebernahme des Betriebes bis zum Ablauf ihrer Concessionsdauer, die Leitung ihres Betriebes der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Bahn unter näher festgestellten Bedingungen zu überlassen. Die Dux-Bodenbacher Eisenbahn hat in diesem Falle die Betriebsrechnung der Prag-Duxer Eisenbahn gesondert von der ihrigen zu führen. Die Dux-Bodenbacher Eisenbahn garantirt der Prag-Duxer Eisenbahn vom Jahre 1885 an ein jährliches Nettoerträgniss, und zwar: für die Jahre 1885 und 1886 je 950 000 fl., für das Jahr 1887 1 000 000 fl., für die Jahre 1888 und 1889 je 1 050 000 fl., für das Jahr 1890 und die folgenden Jahre je 1 100 000 fl., ohne eine Rückerstattung der etwa geleisteten Zuschüsse. Die Prag-Duxer Eisenbahn räumt der Dux-Bodenbacher das Recht ein, jederzeit, vom 1. Januar 1885 angefangen, während ihrer ganzen Concessionsdauer die K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn mit allem Zugehör gegen Zahlung eines Pauschalpreises von baaren 8 000 000 fl. und gegen Uebernahme der sämmtlichen Prioritätsschulden, dann gegen Uebernahme aller sonstigen Passiven käuflich erwerben zu können. 2. Die hauptsächlichsten Stipulationen der mit der Oesterreichischen Regierung getroffenen Abmachungen bestehen in Folgendem: Der Staatsverwaltung wird das Recht eingeräumt, vom 1. Januar 1886 wenn immer den Betrieb der gesammten Unternehmungen der Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Bahn mit Ausschluss der Duxer Braunkohlenwerke der Dux-Bodenbacher Bahn für die ganze Concessionsdauer für Rechnung der beiden Gesellschaften zu übernehmen. Sie garantirt den beiden Gesellschaften einen Betriebsüberschuss, welcher vom Jahre 1887 bis 1894 dem Durchschnitte der Betriebsüberschüsse der zwei vorhergehenden Betriebsjahre, Plus eines Zuschlages von 6 pCt. für das Jahr 1887, von 5 pCt. für jedes der Jahre 1888 bis 1890 und von 4 pCt. für jedes der Jahre 1891 bis 1894 gleichkommt. Der auf diese Weise für das Jahr 1894 ermittelte Betriebsüberschuss gilt für sämmtliche folgenden Betriebsjahre. Dem Staate wird das Recht eingeräumt, vom 1. Januar 1892 angefangen, jederzeit beide Gesellschaften und zwar gleichzeitig beide mit Ausschluss der Duxer Braunkohlenwerke in das Staatseigenthum einzulösen. Der minimale Einlösungspreis beträgt für beide Gesellschaften 3 100 000 fl. und entfällt hiervon für die Dux-Bodenbacher Bahn 1 690 000 fl. und für die Prag-Duxer Bahn 1 410 000 fl. jährliche Rente. Diese Einlösungsrente wird unmittelbar hinter den Prioritäten jeder der beiden Eisenbahnen grundeisenbahnbücherlich einverleibt. 3. Director Pechar wird zur Leitung des in Prag zu errichtenden Eisenbahn-Oberbetriebsamtes für die Böhmischen Staatseisenbahnen ernannt; deshalb soll, unbeschadet der vorstehenden Abmachungen, der Betrieb der vereinigten Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Bahn bereits vom 1. Juli 1884 angefangen bis zum 1. Januar 1886 dem genannten, vom Director Pechar zu leitenden Eisenbahn-Oberbetriebsamt übergeben werden. Selbstverständlich bleiben die dem Verwaltungsrath (der nach Oesterreichischem Gesetz die Direction bildet) statutarisch eingeräumten Befugnisse in der Hauptsache bestehen.

Project eines Eisenbahnbeamten-Vereins.

Die „Verkehrs-Zeitung“ bringt die Nachricht, dass von einigen Eisenbahnbeamten die Gründung eines „Rechtsschutz- und Unterstützungsvereins der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnbeamten“ geplant wird. Die moralische und materielle Hebung der Standesgenossen, die Wahrung ihrer Interessen, gegenseitige Förderung und Unterstützung ist der Zweck dieses Vereins, bei dem jeder provisorisch oder definitiv angestellte Eisenbahnbeamte, Telegraphist, Stationsaufseher und Unterbeamte gegen einen Jahresbeitrag von 24 fl. und eine Einschreibgebühr von 5 fl. Mitglied werden kann, doch darf er das 45. Lebensjahr nicht überschritten haben und muss er zur Zeit der Aufnahme vollständig gesund sein. Ein Recht auf Krankenunterstützung und Todeszahlung habe das Mitglied erst, nachdem es 6 Monate dem Verein angehört hat. Die Pensionsunterstützung betrüge monatlich nach 3 — 5 Jahren 10 fl., nach 5 — 10 Jahren 15 fl. und nach mehr als 10 Jahren 20 fl. Die Todeszahlungen betrügen nach 5 jähriger Mitgliedschaft 500 fl., sonst aber 200 fl. Ferner hätte jedes Mitglied das Recht, bei Unglücksfällen im Berufe die Rathschläge des Vereins in Anspruch zu nehmen event. die Bestellung eines Anwalts auf Kosten des Vereins zu fordern, der zu interveniren hätte, wenn ein Mitglied ungerechtfertigter Weise im Dienste gemassregelt worden wäre. Der Verein würde durch ein Centralcomité, das seinen Sitz in Wien hätte, und durch Localausschüsse geleitet werden. (Diese Bestimmungen entbehren so sehr jeder mathematischen Grundlage, dass ein solcher Verein deshalb schon nicht zu Stande kommen kann, welcher andererseits aber als überflüssig, wenn nicht gar als schädlich anzusehen ist.)

Die Zuckerindustrie und die Eisenbahnen.

Der wichtigste Verhandlungsgegenstand der gemeinsamen Eisenbahndirectoren-Conferenz, welche kürzlich in Oedenburg stattfand, war — der „N. Fr. Pr.“ zufolge — der vom Tarifcomité erstattete Bericht über die von den Zuckerfabriken erbetene Tarifermässigung. Das Comité beantragte, für den zum Export nach Deutschland und nach dem Balkan bestimmten raffinirten Zucker die ermässigten Wagenladungssätze zu gewähren, welche für Rohzucker bereits bestehen. Im Bericht wurde bemerkt, dass die geltenden Tarife der Eisenbahnen an der als precär bezeich-

neten Lage der Oesterreichischen Zuckerindustrie keine Schuld tragen; die Zuckerindustriellen klagen über den Rückgang des Exports, dieser Rückgang sei aber ausschliesslich durch die allgemeine Ueberproduction und durch die grosse Concurrenz auf dem allgemeinen Zuckermarkte zu erklären. Um zu beweisen, dass die Bahnen den thatsächlichen Verhältnissen Rechnung tragen und, soweit es an ihnen ist, den Zuckerindustriellen in ihrer bedrängten Situation zu Hilfe kommen wollen, empfehle es sich, für Zucker aller Art, wenn derselbe zum Export nach Deutschland und nach dem Balkan bestimmt ist, bis auf Weiteres die gegenwärtig blos für Rohzucker concedirte ermässigte Wagenladungsclasse anzuwenden. Der Wunsch der Zuckerindustriellen, für raffinirten Zucker auch im internen Verkehr Tarifermässigungen zu gewähren, wurde vom Comité als ungerechtfertigt bezeichnet, da die Zuckerindustriellen den heimischen Markt vollständig beherrschen und sich über Concurrenz wegen Imports nicht beschweren können. Das Comité beantragte daher, im internen Verkehr keine Tarifänderung vorzunehmen. Beide Anträge wurden von der Directorenconferenz angenommen. Die für den Export bewilligten Sätze entsprechen einer Ermässigung von 20 pCt. Ein dritter Antrag betraf die Herabsetzung der Zuckertarife im Verkehr via Triest. Dieser Antrag wurde einer neuerlichen Verhandlung vorbehalten, es steht aber bereits fest, dass auch für diese Relation eine Tarifermässigung bewilligt werden wird.

Börsenbericht und Coursnotiz.

Das Wort Verstaatlichung hat bei seinem ersten Auftreten eine wahre Courspanique unter den von ihr bedrohten Bahnen hervorgerufen. Jetzt ist es anders geworden; die Verstaatlichung erzeugt höhere Course, weil man in die Gerechtigkeit der Regierung volles Vertrauen setzt; das zeigt sich bei der Nordbahn, die auf 2540 gestiegen ist. In den übrigen internationalen Bahnwerthen waren nur geringe Variationen. Begehrt war Lemberg-Czernowitz (186,50) auf das wiederholt auftauchende Gerücht der Ablösung ihrer Rumänischen Linie durch die dortige Regierung. Thatsache ist, dass ein Verwaltungsrath dieser Bahn nach London gereist ist und 12 000 Actien derselben vertreten soll.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen. Zu vorgenanntem Verzeichniss ist der VI. Nachtrag Ende vorigen Monats von der geschäftsführenden Direction vertheilt worden.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Direction ist Anfang dieses Monats die Ausgabe der neuen Kilometerzeiger No. 78 (priv. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft) und No. 94 (Holländische Eisenbahn), des I. Nachtrages zu No. 47 (Königliche Eisenbahndirection zu Erfurt), des I. Nachtrages zu No. 98 (Niederländische Staatseisenbahnen) und des I. Nachtrages zur ganzen Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern bewirkt worden. Durch den neuen Kilometerzeiger No. 78 wird der im Juni 1881 ausgegebene Kilometerzeiger No. 78 nebst Nachträgen I bis VII und durch den neuen Kilometerzeiger No. 94 wird der ebenfalls im Juni 1881 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Zahl nebst Nachtrag I und durch den I. Nachtrag zur ganzen Sammlung von Kilometerzeigern die in der Zeit vom 1. Juli 1881 bis incl. 1. April 1884 ausgegebenen Nachträge zur Sammlung aufgehoben und es sind dieselben einzuziehen.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Die neuen Verzeichnisse No. 69 (die unter der K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien vereinigten normalspurigen Linien), No. 103 h (Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn) und No. 9 (nur die Wagen der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn umfassend), sowie der I. Nachtrag zu den Verzeichnissen No. 21 (Königliche Eisenbahndirection zu Hannover), No. 77 (Oesterreichische Nordwestbahn), No. 84 (Südnorddeutsche Verbindungsbahn) und der II. Nachtrag zur Sammlung von Güterwagenpark-Verzeichnissen sind zur Vertheilung gelangt.

Generalverzeichniss der Koupons für kombinirbare Rundreise-Billete und der Billet-Ausgabestellen nebst Uebersichtskarte. Das vorgenannte Generalverzeichniss ist für die am 20. Mai d. Js. beginnende Ausgabe der kombinirbaren Rundreise-Billete am 18. v. Mts. von der geschäftsführenden Direction den Vereinsverwaltungen zugesandt worden, während die zum genannten Verzeichniss gehörige Uebersichtskarte wegen verschiedener Schwierigkeiten in der Herstellung derselben erst Mitte dieses Monats versandt werden konnte. Der Preis des Generalverzeichnisses incl. Uebersichtskarte beträgt 25 ₰.

Eröffnung der Linie Wernigerode-Ilsenburg.

Am 20. Mai cr. wird die Bahnstrecke Wernigerode-Ilsenburg mit der Zwischenstation Drübeck dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Vom genannten Tage ab findet im Verkehr mit Ilsenburg eine Abfertigung von Personen, Gepäck und Gütern, sowie von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im unbeschränkten Umfange statt.

Die Haltestelle Drübeck dient dagegen zunächst nur dem Personenverkehr sowie dem Güterverkehr in Wagenladungen, auch ist von und nach Drübeck eine Abfertigung von Hunden auf Hundebillets zulässig. Die Beförderung von Gepäckstücken, sowie von Eil- und Fracht-Stückgütern bleibt bis auf Weiteres ausgeschlossen. Gütersendungen von Drübeck werden nur in Frachtüberweisung, Sendungen nach Drübeck nur in Francofracht angenommen, in beiden Fällen ohne Nachnahmebelastung.

Die wirklichen Entfernungen betragen: zwischen Wernigerode und Drübeck 4,95 km, zwischen Drübeck und Ilsenburg 4,31 km.

Serbisch-Bulgarischer und Türkischer Eisenbahnanschluss.

Wie man der „P. C." meldet, hat die Serbisch-Bulgarische mit der Feststellung des Anschlusspunktes der Serbischen Bahnen an die Bulgarischen betraute Commission ihre Arbeiten beendet. Da nun mittlerweile, nach Meldungen aus Constantinopel, auch die Frage des Türkisch-Serbischen Anschlusses bei Vranja ihrer Lösung entgegengeführt worden ist, dürfte der Bau der Linien Nisch-Pirot und Nisch-Vranja kräftig in Angriff genommen werden. Was die Bahn Nisch-Vranja-Türkische Grenze betrifft, so wird schon, wenn auch in langsamerem Tempo, seit einigen Monaten an derselben gearbeitet. Es kann schon jetzt kein Zweifel darüber walten, dass die ganze Serbische Staatsbahn, das heisst sowohl die Linie Belgrad-Zaribrod, als auch diejenige Belgrad-Vranja bis zum Herbste 1886 ausgebaut sein wird.

Griechenland.

Die Griechische Eisenbahnlinie Volo-Larissa wurde am Sonntag, den 4. Mai, von dem Könige von Griechenland, von der Königlichen Familie umgeben und begleitet von dem Grossfürst Paul von Russland und dem Erbprinzen von Sachsen-Meiningen, sowie auch von einer zahlreichen Gesellschaft, in festlichem Pompe eröffnet, worauf sie dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde.

Diese Linie, die erste in Griechenland nach jener vom Piräeus gebauten, ist der sechste Theil des vollständigen Thessalischen Eisenbahnnetzes, welches vertragsmässig Ende des Jahres 1885 fertig sein soll. Sie ist 60½ km lang, und enthält die folgenden 5 Stationen: Volos, Velestinion, Guerli, Tsular, Larissa. Sie wird in 2 Stunden durchfahren. Die vollständige Linie bis Calambaca wird 18 Centralstationen enthalten.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a/M. wird mit dem 20. d. M.

a) die an der Lahnbahn zwischen Ems und Ober- resp. Niederlahnstein gelegene neu eingerichtete Station Friedrichssegen für den Personen- und Gepäckverkehr sowie für den Verkehr für Güter, Leichen, Fahrzeuge und Thiere

und

b) die an der Halle-Casseler Bahn zwischen den Stationen Hedemünden und Witzenhausen errichtete Haltestelle Gertenbach für den Personenverkehr — jedoch zunächst nur nach und von den Stationen Münden, Hedemünden, Witzenhausen und Eichenberg

eröffnet werden.

Ferner wird in Folge Ueberleitung der Züge der Homburger Bahn über Bockenheim (Station der früheren Main-Weser-bahn) diese letztere mit den Stationen Rödelheim, Weiskirchen, Oberursel und Homburg v. d. H. in gegenseitigen Personen- und Gepäckverkehr gebracht.

Berlin, den 13. Mai 1884. (1178)

Die geschäftsführende Direction.

Simon.

II. Betrieb.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die Station Szliacs, welche für die Dauer der Wintersaison ab 1. October 1883 geschlossen war, ist — nach einer Mittheilung der Königlichen Direction der Ungarischen Staats-Eisenbahnen — am 15. d. M. für den Gesammtverkehr wieder eröffnet worden.

Berlin, den 15. Mai 1884. (1179)

Die geschäftsführende Direction.

Simon.

III. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Die Bezeichnung der an der Rhein-Nahebahn gelegenen Station Birkenfeld-Bahnhof wird — nach einer Mittheilung der Königl. Eisenbahn-Direction (linksrh.) zu Köln — vom 20. d. M. ab in Birkenfeld-Neubrücke umgeändert werden.

Berlin, den 15. Mai 1884. (1180)
Die geschäftsführende Direction.
Simon.

IV. Güterverkehr.

Der am 1. Februar d. J. eingeführte **Ausnahmesatz für Schieferthon** bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen zwischen Neurode und Wien wird fortan auf 1,23 *M.* pro 100 kg ermässigt. Zugleich kommen für diesen Artikel bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen noch folgende Ausnahmesätze im Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbande (pro 100 kg) zur Einführung.

Neurode-Prag . . . . . . 0,85 *M.*
Mittelsteine-Wien . . . 1,21 „
„ -Prag . . . 0,83 „
Dittersbach-Wien . . . 1,30 „
„ -Prag . . . 0,92 „

Breslau, den 11. Mai 1884.
Königliche Eisenbahndirection. (1181)

Mit Giltigkeit vom 16. Mai cr. treten zum **Schlesisch-Süddeutschen Gütertarif**, Heft No. 1 der Nachtrag VII und zu Heft No. 2 der Nachtrag VI in Kraft.

Die Nachträge enthalten ein neues Verzeichniss der Ausnahmetarife unter Berücksichtigung der neuen Nomenklatur des Deutschen Gütertarifs, anderweite Vorschriften zum Ausnahmetarif für Sprit und Spiritus zum Export, Berichtigung einiger Frachtsätze sowie bereits früher publicirte Tariferweiterungen.

Die Nachträge können, soweit der Vorrath reicht, von den Verbandstationen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 11. Mai 1884. (1182)
Königliche Eisenbahndirection, im Namen der Deutschen Verbandsverwaltungen.

Im **Bayerisch-Sächsischen Güterverkehre** gelangen von jetzt ab folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifs 13 für Spreusendungen (pro 100 kg) zur Einführung:

Wilzhofen-Altenburg . . . . . 1,19 *M.*
„ -Leipzig (Bayer. u. Dresdener Bahnhof) . . 1,27 „

Dresden, am 11. Mai 1884. (1183)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Werrabahn - Bayerischer Güterverkehr. Durch Nachtrag III zum Tarif vom 1. Juli 1883 treten am 1. Juni d. J. veränderte Frachtsätze im Verkehr der diesseitigen Station Eisenach mit den Bayerischen Stationen Hof, Eger und Franzensbad in Kraft.

Ueber die mit diesen veränderten Sätzen theilweis verbundenen geringfügigen Frachterhöhungen, deren Anwendung erst ab 1. Juli d. J. erfolgt, ertheilt schon jetzt unser Verkehrsbureau hier Auskunft.

Meiningen, den 12. Mai 1884. (1184)
Die Direction
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

Mit dem 20. Mai cr. tritt der Nachtrag IX zum Staatsbahn-Gütertarif **Frankfurt a. M. - Hannover** in Kraft. Derselbe enthält Berichtigungen, Aenderung der Nomenclatur des Ausnahmetarifs für Holz, Europäisches, des Specialtarifs II, ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für Bockenheim, Hamburg und Harburg, anderweite, theilweise erhöhte Streckensätze für die Warstein - Lippstadter Eisenbahn, sowie Entfernungen für die neu aufgenommene Haltestelle Niederkaufungen des Directionsbezirks Hannover und Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Friedrichssegen des Directionsbezirks Frankfurt a. M. Die neuen Streckensätze für die Stationen der Warstein-Lippstadter Bahn treten erst mit dem 1. Juli cr. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Stationen.

Frankfurt a. M., den 9. Mai 1884. (1185)
Königliche Eisenbahndirection,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Güterverkehr. Die im Theil II und III nebst Nachträgen des Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Gütertarifs vom 15. Juli 1881 enthaltenen directen Frachtsätze mit Stationen der Rakonic-Protiviner Staatsbahn treten mit dem 1. Juli d. J. ausser Kraft.

Strassburg, den 8. Mai 1884. (1186)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirection
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 1. n. Mts. treten zu den vom 1. Mai 1883 ab gültigen Tarifen für die Beförderung von Gütern beziehungsweise Vieh etc. im Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Elberfeld** einer- und Stationen der **Oldenburgischen Staatseisenbahnen** andererseits die Nachträge IV bezw. II in Kraft, enthaltend unter Anderem eine Bestimmung bezüglich der Abfertigung von Sendungen nach und von den Stationen Dahlbruch, Ferndorf und Hilchenbach, sowie Entfernungen und Tarifsätze für die neu aufgenommene Haltestelle Borgholz und anderweite Entfernungen und Tarifsätze für die Station Löttringhausen des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld.

Näheres ist auf den Verbandsstationen, von welchen auch Exemplare der Nachträge käuflich zu beziehen sind, zu erfahren.

Oldenburg, 1884 Mai 10. (B & W 1187)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Eisenbahndirection.

Mit Giltigkeit vom 20. d. Mts. treten im Staatsbahnverkehr **Hannover-Berlin** zum Ausnahmetarif 10 für Eisen und Stahl etc. neue Ausnahme-Frachtsätze von Osnabrück nach Stettin loco und transito in Höhe von 1,72 *M.* bezw. 1,31 *M.* in Kraft.

Berlin, den 12. Mai 1884. (1188)
Königliche Eisenbahndirection
(zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen).

Mit Giltigkeit vom 15. d. M. ab sind die im Tarife für den **Böhmischen Braunkohlenverkehr nach Deutschland via Bodenbach bezw. Mittelgrund** enthaltenen Frachtsätze für die Stationen der Ilmenau-Grossbreitenbacher Eisenbahn durchweg um 1 *M.* pro 10 000 kg ermässigt worden.

Dresden, am 11. Mai 1884. (1189)
Königliche General-Direction der Sächsischen Staats-Eisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Württembergisch-Schweizerischer Güterverkehr. Die für den Württembergisch-Schweizerischen Güterverkehr bestehenden directen Tarife:

Heft I und II vom 1. October 1880,
„ III vom 15. December 1880,
nebst Reglement vom 1. Mai 1880,

welche lt. Bekanntmachung vom 29. December v. J. (Vereinszeitung No. 2 von 1884 Seite 27) im Einverständniss mit den Schweizerischen Eisenbahnen auf unbestimmte Zeit verlängert worden sind, treten nunmehr mit Wirkung vom 1. Juli d. J. ausser Kraft.

Stuttgart, den 12. Mai 1884. (1190)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirection der K. Württemb. Staatseisenbahnen.

Für den **Transport von Holz, Europäisches etc.** (des Specialtarifs II) bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen zwischen Temes-Szlatina Oe. U. St. E. G. und Görlitz kommt fortan im Ostdeutsch-Ungarischen Verbande ein directer Satz von 3,23 *M.* pro 100 kg zur Erhebung.

Breslau, den 11. Mai 1884. (1191)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mit 1. Juni d. J. tritt ein neuer **Ausnahmetarif für den directen Transport von gebranntem Kalk** von Stationen der Aussig-Teplitzer, Dux-Bodenbacher, Oesterreichisch-Ungarischen Staats- und Oesterreichischen Nordwestbahn nach Stationen der Königlichen Eisenbahndirectionen Erfurt, Berlin, Magdeburg und Bromberg via Bodenbach resp. Tetschen in Kraft, durch welchen der bisherige vom 15. October 1882 nebst Nachträgen mit Ausnahme der Sätze für Spandau (Berl.-Hamb.), welche erst mit 30. Juni d. J. erlöschen, seine Giltigkeit verliert. Transporte nach Spandau sind demnächst lediglich nach der betreffenden Station des Directionsbezirks Magdeburg direct abzufertigen. Tarifexemplare sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 14. Mai 1884. (1192)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Juli d. J. scheidet im **Sächsisch-Oesterreichischen Verbande** die Route via Komotau-Osseg-Bodenbach aus dem Verkehre zwischen Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn und unsern östlich und südlich von Dresden gelegenen Stationen aus. Die Transporte zwischen diesen Stationen werden von diesem Tage ab nur via Komotau-Aussig-Bodenbach bezw. -Tetschen geleitet.

Dresden, am 16. Mai 1884. (1193)
Königliche Generaldirection
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die im **Sächsisch - Ungarischen Elbumschlags-Verkehre** bestehenden Frachtsätze für Getreidetransporte von Stationen der Ungarischen Nordostbahn Batyn, Demecser, Kemecse, Királyháza, Kis-Majtény, Nagy-Szöllös und Patroha nach Dresden-Elbkai treten mit 30. Juni 1884 ausser Kraft.

Dresden, am 15. Mai 1884. (1194)
Königliche General-Direction der Sächsischen Staats-Eisenbahnen.
von Tschirschky.

Vom 20. ds. Mts ab treten im **Bayerisch-Sächsischen Güterverkehre** folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 (Steine des Specialtarifs III) in Kraft (pro 100 kg):

Zwischen Cham und Chemnitz . 0,84 *M.*
„ „ „ Dresden-Altstadt . . . 1,01 „
„ „ „ Dresden-Neustadt (Leipz. und Schles. Bhf.) 1,03 „
„ „ „ Leipzig (Bayr. und Dresdn. Bhf.) 0,88 „

Dresden, am 14. Mai 1884. (1195)
Königliche Generaldirection der Sächs. Staatseisenbahnen.
v. Tschirschky.

Staatsbahn-Güterverkehr Hannover-Magdeburg und Magdeburg - Oldenburg. Am

1. Juni 1884 treten zu den Tarifen für die obengenannten Verkehre neue Nachträge (No. 8) in Kraft.

Dieselben enthalten unter Anderem: Aenderung der Nomenclatur der Ausnahmetarife, Berichtigung und Aufhebung von Tarifsätzen, anderweite Frachtsätze für die Stationen der Warstein-Lippstadter Bahn, anderweite Controlvorschriften zu dem Seeexporttarife für Sprit und Spiritus, neue Sätze des Ausnahmetarifs (No. 12) für rohe Bergproducte und Kieserit zum Export für Station Egeln, einen neuen Ausnahmetarif (No. 19) für Torfstreu zum Seeexport für Station Gifhorn, Frachtsätze für die neu eröffneten Stationen Ilsenburg (Eisenbahn-Directionsbezirk Magdeburg) und Niederkaufungen (Eisenbahn-Directionsbezirk Hannover), anderweite bezw. neue Frachtsätze etc. für Leipzig (M. H.), Gr. Rudestedt, Stotternheim und Sömmerda (Stb.). Soweit für die drei letztgenannten Stationen die bisherigen, theils im Mitteldeutschen, theils in den obengenannten Verkehren bestehenden Sätze niedriger sind, kommen diese noch bis 15. Juli 1884 zur Berechnung.

Magdeburg, den 14. Mai 1884. (1196)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction.

Im **Preussisch-Russischen Eisenbahnverband** werden die Frachtsätze für Getreide etc. in Wagenladungen von 10 000 kg von Kiew Fluss nach Königsberg etc. im Special-Exporttarif 2 vom 1./13. August 1883, vom 20. April/2. Mai cr. ab auf folgende Beträge ermässigt:

74,80 Rbl. + 44,31 ℳ nach Königsberg,
74,80 „ + 53,60 „ „ Pillau,
74,80 „ + 61,92 „ „ Memel.

Bromberg, den 9. Mai 1884.
Königliche Eisenbahndirection. (1197)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Die im Centralblatte No. 23 Position No. 926 vom 21. Februar d. J. publicirten Frachtsätze für Getreide etc. bleiben unter den gleichen Bedingungen und mit der Massgabe bis Ende Juli d. J. in Kraft, dass für die Zeit der Prolongation von der Auflieferung eines Minimalquantums abgesehen wird.

Wien, am 12. Mai 1884. (1198)
Betriebs-Direction.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. 14 Tage nach erfolgter Publication im Centralblatte finden unter den daselbst angeführten Bedingungen nachstehende Frachtsätze Anwendung:

	bei 5 000 kg	bei 10 000 kg pro Wagen
Maschinentheile von Laube, Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz sowie Aussig - Landungsplatz nach Neupaka	1,02 ℳ	0,95 ℳ

plus Schleppbahngebühr pr. 10 ₰.

Wien, am 12. Mai 1884. (1199)
Betriebs-Direction.

Die im **Böhmisch-Norddeutschen Kohlentarife** vom 1. April 1884 für die Stationen der Ilmenau-Grossbreitenbacher Eisenbahn enthaltenen Frachtsätze werden ab 1. Juni 1884 um 1 ℳ pro 10 000 kg ermässigt.

Prag, 9. Mai 1884. (1200)
Die Generaldirection
der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Vom 1. Juni 1884 angefangen, werden „gewöhnliche Eilgüter" in allen Relationen der **Galizischen, Galizisch-Wiener, Galiz.-Oesterreich.-Böhmischen und des Galizisch-Ungarischen Gemeinschafts-Verkehres** bei Aufgabe in Quantitäten bis inclusive 50 kg und bis 4 Colli per Frachtbrief und Sendung zum doppelten Frachtsatze der Normalclasse I der für die genannten Gemeinschafts-Verkehre giltigen Tarife zur Beförderung übernommen.

Das zur Berechnung gezogene Gewicht wird von 5 zu 5 kg abgerundet.

Wien, den 17. Mai 1884. (1201)
General-Direction der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig-Bahn.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Oesterr.-Ungarischer Kohlenverkehr. Am 1. Juni 1884 tritt für die Beförderung von mineralischen Kohlen, Coaks, sowie Briquets von Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn nach Stationen Ungarischer Bahnen ein neuer Ausnahmetarif in Kraft, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Mai 1883 ausser Wirksamkeit gesetzt wird. Exemplare des neuen Tarifes sind im commerciellen Bureau der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest, V. Széchenyigasse 2) erhältlich. (1202)

Budapest, am 9. Mai 1884.
Die General-Direction
der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Am 20. d. M. tritt im **Localverkehre der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft** ein neuer Tarif für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern in Kraft.

Der Tarif vom 1. Juni 1877 nebst sämmtlichen dazu erschienenen Nachträgen werden hierdurch aufgehoben.

Amsterdam, 13. Mai 1884. (1203)
Die Special-Direction der Holländischen Eisenbahn.

Unter **Aufhebung des Tarifs** vom 1. Juli 1877 nebst sämmtlichen dazu erschienenen Nachträgen tritt für die Beförderung von lebenden Thieren, Fahrzeugen, Leichen und Eisenbahn-Fahrzeugen im Localverkehre der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft am 20. d. M. ein neuer Tarif in Kraft.

Amsterdam, 13. Mai 1884. (1204)
Die Special-Direction der Holländischen Eisenbahn.

V. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Am 20. Mai l. J. tritt für den Personen- und Gepäcktransport auf den Linien der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen die hinsichtlich der Beförderung von Eil- und Frachtgütern bereits aufgehobenen allgemeinen Tarife vom Jahre 1881 nunmehr auch rücksichtlich des Personen- und Gepäcktransportes, daher gänzlich ausser Kraft treten.

Exemplare des neuen Tarifes können von unserem commerciellen Bureau (Budapest, Czéchenyiutcza 2) bezogen werden.

Budapest, am 6. Mai 1884. (1205)
Die General-Direction.
(Nachdruck wird nicht honorirt).

Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft. Am 20. Mai d. J. tritt zu unserm Localtarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden vom 1. Juli 1878 der 6. Nachtrag in Kraft, enthaltend Fahrpreise für den Personen-Verkehr zwischen Wärterbude 75 (Labbeck) einerseits und Pr. Uedem und Xanten andererseits und zwischen Wärterbude 84 (Birthen) einerseits und Xanten und Büderich andererseits.

Gennep, im Mai 1884. (1206)
Die Direction.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen nächste Seite.

VI. Eisenbahn-Effectenverkehr.

Die Dividende auf die Stammactien unserer Gesellschaft pro 1883 ist auf 1²/₅ pCt. festgestellt und kann gegen Einreichung der betreffenden Dividendenscheine bei unserer Hauptcasse in Empfang genommen werden.

Braunschweig, den 9. Mai 1884. Direction der Braunschw. Eisenbahn-Gesellschaft.

Vermögens-Bilanz für das Jahr 1883.

	Activa.		ℳ
1	Bauconto:		
	a) Erwerbspreis der Braunschweigischen Bahnen	83 187 699,00 ℳ	
	b) Erweiterungen	9 684 135,28 „	
	c) Neubauten	9 890 248,02 „	
			102 762 082,30
2	Magazinbestände		664 722,16
3	Debitoren:		
	a) Vorschüsse	11 534,83 ℳ	
	b) Debitoren	993 790,10 „	
			1 005 324,93
4	Hypotheken		350 248,41
5	Effecten:		
	Braunschw. Leihhaus-Obligationen, Nominalwerth	300 000,00 ℳ	
	Nach dem Course vom 31. December 1883:		
	129 400 ℳ 4½ pCt. Berg.-Märkische Prioritäts-Obligationen	133 097,60 „	
	2 570 850 ℳ 4 pCt diverse Prioritäts-Obligationen, Reichsanleihen etc.	2 600 055,32 „	
			3 033 152,92
6	Cassenbestand		19 572,20
	Summa Activa		107 835 102,92

	Passiva.		ℳ
1	Actiencapital		36 000 000,00
2	4½ pCt. Prioritäts-Obligationen		9 175 500,00
3	Amortisirte 4½ pCt. Obligationen		424 500,00
4	4 pCt. Prioritäts-Obligationen II. Emission		3 400 000,00
5	Erneuerungsfonds		3 504 610,77
6	Reservefonds		316 320,21
7	Conto der Annuitäten:		
	a) Restbetrag der Annuität	47 692 883,00 ℳ	
	b) Amortisation	2 494 816,00 „	
			50 187 699,00
8	Verwendungen des Reservefonds für Erweiterungen		4 094 817,18
9	Subvention der Stadt Einbeck zum Bau der Salzderhelden-Einbecker Bahn		120 000,00
10	Verschiedene Creditoren		83 191,41
11	Brutto-Ueberschuss der Betriebs-Rechnung nach Abzug des für Erneuerungen und Erweiterungen verwendeten Betrages (Summe der Ausgaben des Erneuerungs- und des Reservefonds) von 1 174 818,20 ℳ	4 070 289,75 ℳ	
	einschl. des Betrages also	5 245 107,95 „	
	nach Abzug des Erlöses für Altmetalle von 275 428,46 ℳ =	4 969 679,49 „	
	Davon ab:		
	a) Prioritätszinsen	530 885,36 ℳ	
	b) Rente für die Bahnhöfe Helmstedt und Schöningen	9 900,00 „	
	c) Amortisation der 4½ pCt. Prioritätsanleihe	113 100,02 „	
	d) Staatssteuern	22 129,76 „	
	e) Annuität	2 625 000,00 „	
	f) Garantiezinsen	42 000,00 „	
	g) Dotation des Erneuerungsfonds	960 000,00 „	
	h) Dotation des Reservefonds	138 200,00 „	
		4 441 215,14 ℳ	
	Bleibt Ueberschuss		528 464,35
	Summa Passiva		107 835 102,92

Braunschweig, den 5. April 1884. Direction der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft. (1207)

VII. Submissionen.

Submission. Es sollen die Anfertigung und Lieferung von 40 Stück Normal-Güterzug-Locomotiven in 2 Loosen à 20 Stück nebst Ausrüstungsstücken und 2 Satz Reservetheilen im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen in dem diesseitigen maschinentechnischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können von demselben gegen Einsendung von 2 ℳ bezogen werden.

Offerten sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von Locomotiven" zu dem auf Dienstag, den 27. Mai, Vormittags 11 Uhr anberaumten Submissionstermine an das diesseitige maschinentechnische Büreau einzusenden, welches auf mündliche oder schriftliche Anfrage auch jede erforderliche Auskunft ertheilen wird.

Magdeburg, den 10. Mai 1884. (1208)
Königliche Eisenbahn Direction.

Braunschweigische Eisenbahn - Gesellschaft. Die im Laufe dieses Jahres sich ansammelnden abgängigen Oberbau-, Betriebs- und Werkstätten-Materialien, einschliesslich der bis jetzt angesammelten Mengen derselben, sollen im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden. Die Verkaufsbedingungen mit dem angeschlossenen Verzeichnisse der betr. Materialien können von uns auf frankirtes Ersuchen und gegen Einsendung von 20 ₰ pro Exemplar bezogen werden.

Kaufofferten sind bis zum Submissionstermine, Freitag, den 30. Mai cr. Vormittags 10 Uhr versiegelt und portofrei an uns einzusenden.

Braunschweig, den 15. Mai 1884.
Magazin-Verwaltung (1209J)
der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 40. **Zeitung des Vereins** 1884.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Luisenstrasse 52 SW.) hier einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 21. Mai 1884.

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

VII.

Eines Tages stand ich auf dem Hauptbahnhofe der Stadt Elizabeth in New-Jersey; dort kreuzen Pennsylvaniabahn und Central-Railroad of New-Jersy im Niveau. Es kam ein Kohlenzug auf der Central-Railroad von Westen heran und ich zählte auf meiner Seite (auf der rechten des Zuges) nicht weniger als vier theils hell brennende, theils rauchende Achsbüchsen. Sehr häufig habe ich auch auf der Pennsylvaniabahn brennende Achsbüchsen gesehen und eines Abends gerieth sogar das Oel der Achsbüchse des vor meinen Waggon laufenden Personenwaggons in Brand, so dass man in Newark, Chestnutstreet, Wasser zum Löschen bringen musste, denn die Flamme schlug bis zu den Fenstern empor. Der Wagen wurde nicht ausgestossen, die Passagiere blieben darin und trotz dessen, dass die Flammen auf der Hackensackbrücke, etwa halbwegs zwischen Newark und Jersey-City, wieder hell aufloderten, fuhr der Zug mit unverminderter Schnelligkeit die Gradiente bei Marion hinab, sauste durch die ziemlich hoch liegende Curve am Fusse der Jersey-City-Heights und gelangte schliesslich in den Bahnhof von Jersey-City, ohne dass das Lager geschmolzen war, obwohl die Flamme bis in die Nähe des Wagendaches emporschlug.

Nie sah ich z. B. in Menlo-Park einen Lastzug anhalten, um brennende Achsbüchsen zu löschen oder den bezüglichen Wagen auszustossen, obwohl ein Magazinsgleis vorhanden ist. Unglaublich viele Deckel fehlen auf den Achsbüchsen. An manchen Lastzügen fehlen wohl gegen 33⅓ pCt.; der Achsstummel liegt zu Tage, unter demselben befindet sich mit Oel getränkte Baumwolle oder Werg und daher ist es leicht erklärlich, dass die Lager so häufig heiss laufen, indem Sand und Schmutz zum Stummel gelangen können. Aber auch aus einem anderen Grunde werden die Lager hier schneller warm, wie in Europa: Weil bei den meisten hiesigen Lastwagen ein Quadratzoll Lagerschaale mit etwa 153 Pfd., z. B. in England aber nur mit 112 Pfd. belastet wird, wie vor kurzer Zeit ein Fachblatt nachwies.

Sehr oft werden die Gleise durch „niedergebrochene" Güterzüge blockirt und Personenzüge müssen warten, bis die Bahn frei gemacht worden ist. Güterzüge verkehren hier ohne Fahrordnung; ist nun ein solcher wegen eines ausgeschmolzenen Lagers verunglückt, so müsste man eigentlich doppelt wachsam sein, dass kein Zug in den liegengebliebenen hineinfahre. Nichtsdestoweniger kommt es sehr oft vor, dass ein Zug, zuweilen sogar der Hülfszug selbst, das Unglück durch Auffahren vergrössert.

Derartige Unfälle könnten durch ein wenig mehr Aufmerksamkeit des Zugpersonales und durch schärfere Ueberwachung des Fahrparkes grossentheils vermieden werden.

Das Knallsignal oder, wie man hier sagt, der Torpedo hat nicht die Bedeutung „Halt", sondern nur „Langsam". Nun habe ich während 9 Monaten dicht am Bahnkörper der Pennsylvaniabahn gewohnt und hörte, ehe das 3. und 4. Gleis jener Section fertig war, binnen 24 Stunden wohl gegen 15—20 derartige Signale geben. Obgleich Expresszüge meist mit viel Expansion fahren, hörte ich doch bei ruhiger Luft oder günstigem Winde das schnelle Ausstossen des Dampfes in meiner Wohnung ganz deutlich; nur selten schloss der Führer den Regulator, wenn die Torpedos gekracht hatten, wobei zu bemerken ist, dass sich sowohl gegen Osten, wie gegen Westen dicht ausserhalb der Stationswechsel von Menlo-Park Curven befinden, welche theils wegen kleiner Waldungen nicht übersehen werden können, theils in Einschnitten liegen. Obwohl die zurückgelassenen Torpedos nicht eingesammelt werden, sondern der Vernichtung geweiht sind, ist es doch ungerechtfertigt, im alten Tempo zu bleiben, der Führer kann ja nicht wissen, wie lange die Torpedos bereits überflüssig sind.

Bleibt ein Zug, sage ich ein Personenzug, auf der Strecke liegen, oder wird er durch Signale aufgehalten, so muss der hinterste Bremser des Tages mit der rothen Flagge, des Nachts mit einer weissen und einer rothen Laterne so weit zurückgehen, dass er den schnellsten Expresszug rechtzeitig zum Stehen bringen kann. Darf, respective kann sein eigener Zug weiterfahren, so giebt der Führer vier kurze Pfiffe mit der Dampfpfeife — das Signal für den Bremser, zum Zuge zurückzukehren. Mit diesem Augenblicke beginnt eine Zeit der Gefahr für den stehenden Zug, weil der Bremser keine Torpedos zurücklässt und eilen muss, seinen Zug zu erreichen, was auf Schwellen und grobem Steinschlage misslich ist. Er kann sich nicht umsehen und leicht in einer Curve von einem Zuge überholt werden. Zuweilen fährt der Zug ohne den Bremser davon, wie vor Gericht ausgesagt wurde, obwohl der Führer warten soll, bis der

Bremser hinten aufgesprungen ist und mit der Zugleine das Fahrsignal giebt.

Im Sommer sind Collissionen verhältnissmässig harmlos; die Wagen werden einfach „telescopirt“, es giebt mehr oder weniger Todte und Verwundete, jedoch nur in Folge des Zerbrechens der Waggons. Im Winter ist das Unglück meist viel schwerer. Jeder gewöhnliche Personenwagen besitzt zwei grosse, eiserne mit Anthracit geheizte Oefen und fast immer gerathen telescopirte Waggons in Brand, daher ist die Zahl der Verbrannten meist viel grösser, als die Zahl der durch Zertrümmern der Wagen Getödteten oder Verwundeten.

Die Waggons der Hochbahnen werden durch Dampf geheizt. Um nun zu verhüten, dass dieselben kalt werden, wenn die Locomotive vom Zuge losgelöst wird, was an jedem Terminus der Fall ist, hat man die längst der Waggons unter den Sitzen hinablaufenden Dampfröhren mit Blechmäntel umgeben und letztere mit Sand gefüllt. Diese Einrichtung scheint sich recht gut zu bewähren und verhütet gleichzeitig eine allzustarke Strahlung, welche auf den Ferrybooten oft äusserst unangenehm wird, weil die Sitze sehr dünn, daher diatherman sind.

Gestern (am 2. Mai) Abends wehte ein heftiger Sturm von Westen her und die ganze Stadt Newyork war in dichte Rauchwolken gehüllt. Die Morgenblätter bringen Berichte über ungeheure Waldbrände in den Staaten Newyork und Pennsylvania. Jedenfalls wird es im Staats New-Jersey auch an vielen Orten gebrannt haben.*) Einer der Brände soll durch sorglose Slovakische Arbeiter hervorgerufen worden sein — Funkenflug aus Locomotiven dürfte aber, wie sonst fast immer, die meisten Brände verursacht haben. Die Sonne sah, wie auch später der Halbmond, ganz roth aus und gegen ½7 Uhr nahm der Himmel ein grünes Colorit an, welches die Anhänger der Staubtheorie anlässlich der merkwürdigen Abend- und Morgenröthen in diesem Winter für sich ausbeuten.

*) Diese Voraussetzung war richtig, da am 4. Mai neuere Berichte auch grosser Brände im Staate New-Jersey Erwähnung thuen. Jedenfalls bekam am 2. Mai Newyork den Rauch hauptsächlich aus New-Jersey. Auch haben die Locomotiven ihren alten Ruf bewährt.

Sommer-Fahrplan

für den Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection Berlin.

Der am 20. d. Mts. in Kraft getretene Sommer-Fahrplan für den Königlichen Eisenbahndirectionsbezirk Berlin enthält, abgesehen von zahlreichen Verbesserungen der localen Verkehrsrelationen, auch für den internationalen Reiseverkehr und für die Verbindung mit einzelnen Badeorten wichtige Neuerungen, auf welche die Aufmerksamkeit des Publikums hinzulenken ist.

Während zwischen Berlin und Stockholm bereits seit Jahren eine fast in der Luftlinie liegende Verkehrsstrasse via Stralsund-Malmö vorhanden ist, bewegte sich doch der Hauptstrom des Verkehrs zwischen den genannten Hauptstädten bisher auf dem bedeutenden Umwege via Hamburg-Kiel-Korsör. Der Grund für diese Erscheinung lag in den ungünstigen Eisenbahn- und Dampfschifffahrts-Anschlüssen auf der ersteren Route, welche beispielsweise für die Fahrt von Berlin nach Stockholm ca. 47 Stunden in Anspruch nahm, während für dieselbe via Hamburg-Korsör nur 40 Stunden erforderlich waren. Durch die Einrichtung eines zweckmässig gelegenen Courierzugs auf der Nordbahn in jeder Richtung derselben, zwischen Berlin und Stralsund, ist nunmehr erreicht, dass der mit Zeit- und Geldverlust für das reisende Publikum verbundene Umweg vermieden werden kann, wodurch die directe Verbindungsstrasse die ihr naturgemäss gebührende Bedeutung in dem Verkehrsleben gewinnt. Die Fahrt von Berlin nach Stockholm wird fortan in ca. 37 Stunden zurückgelegt werden können, während für die Richtung Stockholm-Berlin sogar nur ca. 28¼ Stunden erforderlich sein werden.

Die frühen Bahnzüge werden in Stralsund bis an den Hafen geführt, bezw. beginnen von demselben, so dass die Reisenden vom Zug direct auf das Dampfschiff und von diesem auf den Zug übergehen.

Es ist anzunehmen, dass die in Verbindung mit der Schwedischen Staatsbahnverwaltung und der Dampfschifffahrtsgesellschaft neu geschaffene Verkehrserleichterung, bei welcher der unmittelbare Anschluss an die zwischen Stralsund und Malmö kursirenden Dampfschiffe, sowie an die Schwedischen Eisenbahnen berücksichtigt ist, dem bereits seit geraumer Zeit in erfreulicher Zunahme befindlichen Verkehre zwischen Schweden und Deutschland einen weiteren Aufschwung geben wird.

Gleichzeitig gewinnt auch der Verkehr nach bezw. von Dänemark durch das neu geschaffene Arrangement ein weiteres Verbindungsmittel, da die zwischen Malmö und Kopenhagen kursirenden Dampfschiffe den Anschluss an die Route Malmö-Stralsund gestatten.

Durch die Einrichtung eines neuen Nacht-Courierzugs Berlin-Posen-Thorn-Insterburg, resp. -Warschau jeder Richtung ist einem bereits wiederholt zur Sprache gebrachten Bedürfnisse entsprochen worden, da die Rücksichten auf die landwirthschaftlichen, commerciellen und gewerblichen Verhältnisse der Provinz Posen und auf den Russischen Verkehr es haben wünschenswerth erscheinen lassen, die in Rede stehende Nachtcommunication nicht mehr auf die nur via Kreuz zu erreichenden und ohnehin im Allgemeinen überfüllten Ostbahnzüge zu verweisen.

Die Züge führen durchgehende Personenwagen zwischen Berlin und Insterburg und Schlafwagen zwischen Berlin und Warschau.

Die Reisenden von Berlin nach den Stationen der Strecke Thorn-Insterburg und Alexandrowo-Warschau sowie in umgekehrter Richtung werden künftig nur auf dieser Route und nicht mehr auf derjenigen über Kreuz-Bromberg directe Beförderung finden.

Der in der Badesaison sehr frequente Verkehr von Berlin nach Teplitz, Karlsbad etc. via Dresden ist durch die Verlegung des auf der Berlin-Dresdener Bahn (via Zossen) kursirenden Courierzugs wesentlich erleichtert. Derselbe wird fortan statt um 1 Uhr Mittags um 7 Uhr 45 Minuten Vormittags von Berlin abfahren und durchgehende Wagen nach Teplitz und Karlsbad führen, welche daselbst um 1 Uhr 57 Min. resp. 6 Uhr 17 Min. Nachmittags eintreffen.

Durch denselben Zug wird ausserdem eine bisher überhaupt nicht bestehende Tages-Courierzug-Verbindung zwischen Berlin und Wien — in Wien 10 Uhr 30 Min. Nachm. gewonnen, bei welcher ebenfalls direct durchgehende Wagen zwischen Bodenbach und Brünn, d. i. während der Mittagsstunden Restaurationswagen verkehren sollen.

In Folge der letztgenannten Zugverlegung ist für die Berlin-Dresdener Bahn das Bedürfniss, den bisherigen Frühzug als beschleunigten Personenzug abzulassen, fortgefallen; derselbe wird daher für die Zwecke des Localverkehrs in grösserem Umfange ausgenutzt werden und fortan auf allen Stationen halten.

Die seit den letzten Jahren in ersichtlicher Zunahme begriffene Beliebtheit der Ostseebäder Swinemünde, Misdroy, Heringsdorf, Aalbeck etc., welche insbesondere von einem zahlreichen Berliner Publikum frequentirt werden, hat der Eisenbahnverwaltung zu mehrfachen Verbesserungen des bisherigen Fahrplanes Veranlassung gegeben. Als eine besonders günstige Neuerung darf hervorgehoben werden, dass in der Zeit vom 1. Juli bis zum 31. August zwischen Berlin und Swinemünde und vice versa je ein directer Courierzug verkehren wird, dessen Fahrzeit auf der Hintour (Abfahrt Berlin 8 Uhr 15 Min. Vorm., Ankunft Swinemünde 12 Uhr 35 Min. Nachm.) 4 Stunden 20 Minuten, auf der Rücktour (Abfahrt Swinemünde 5 Uhr 18 Min. Nachm., Ankunft Berlin 9 Uhr 22 Min. Abends) 4 Stunden 4 Minuten betragen soll. Ausserdem wird in der Zeit vom 5. Juli cr. ab bis auf Weiteres an den Sonnabenden ein um 4 Uhr 15 Min. Nachm. von Berlin abgehender und um 8 Uhr 47 Min. Abends in Swinemünde eintreffender Zug verkehren, welcher insbesondere dem Berliner Publikum eine erwünschte Gelegenheit zu häufigerem, kurzem Besuche der in den genannten Badeorten befindlichen Angehörigen geben dürfte.

Es ist schliesslich noch zu bemerken, dass der Fahrplan der Berlin-Görlitzer Bahn einer durchgreifenden Umgestaltung unterzogen worden ist, bei welcher die Interessen sowohl des localen, als auch des durchgehenden Verkehres thunlichst berücksichtigt sind.

Aus dem Deutschen Reich.

Sitzung des Landes-Eisenbahnraths.

Der Vorsitzende des Landes-Eisenbahnraths veröffentlicht im „Reichsanzeiger“ die Tagesordnung für die Sitzung des Landes-Eisenbahnraths am 23. Mai d. J.

Dieselbe lautet wie folgt:

I. Vorlagen und Mittheilungen des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend:

1. Ausnahmetarife für Spiritus für den Locoverkehr nach Hamburg, Danzig und Mitteldeutschen Sprit-Fabrikationsplätzen zu den Frachtsätzen der Exporttarife,

2. Ausnahmetarife für Getreide und Mühlenfabrikate von den Ems-, Weser- und Elbhäfen nach Rheinisch-Westfälischen Stationen,

3. Aufnahme des Artikels Kleie in den See-Transittarif für Getreide von Rumänien und Galizien nach Stettin und den Nordseehäfen,

4. Einführung des Reexpeditionsverfahrens in Breslau für das zur überseeischen Ausfuhr gelangende Getreide von Rumänien und Galizien,

5. Ausdehnung der Ausnahmetarife für Eisenerze etc. auf Puddelofen-, Schweissofen- und Konverterschlacken,

6. Aufnahme der Artikel Jute, Jutegarn und Jutegewebe in den See-Transittarif mit Oesterreich-Ungarn,

7. Einführung eines Ausnahmetarifs für Rohjute im Verkehr von den Deutschen Seehäfen nach Meissen,

8. Einführung eines Ausnahmetarifs für Wein im Belgisch- bezw. Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verkehr,

9. Einführung ermässigter Ausnahmetarife für Russisches Petroleum nach Berlin, Danzig und Königsberg i/Pr.,

10. Mittheilung der auf die Beschlüsse des Landes-Eisenbahnraths getroffenen Entscheidungen,

11. Mittheilung über die seit 16. November 1883 eingeführten Ausnahmetarife.

II. Anträge von Mitgliedern des Landes-Eisenbahnraths, betreffend:

12. Revision des Stückgut-Tarifs,

13. Ausnahmetarif für Tafelglas zum Export,

14. Regelung der Steinkohlentarife auf der Oberschlesischen Eisenbahn.

III. Ausserdem:

15. Entwurf eines internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr,

16. Abänderung und Ergänzung der unter den Nummern VIII, IX und XXXV bezw. XXI der Anlage D zum Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands enthaltenen Bestimmungen über die Beförderungsbedingungen für
a) Holzbriquettes und Harzwische,
b) Gasreinigungsmasse,
c) gebrauchte Putzwolle.

Preussische Staatsbahnen. Personalien.

Baurath Reps, Director des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts zu Allenstein, sowie die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspectoren de Nerée zu Trier, Abraham zu Stettin, Bachmann zu Bromberg, Lange zu Nordhausen, Schultz zu Stolp, Ehlert zu Berlin, Schmidts zu Hagen, Dr. zur Nieden zu Berlin, Darup zu Danzig, Leuchtenberg zu Hannover, Grossmann zu Thorn, Sattig zu Berlin und Delmes zu Elberfeld sind zu Regierungs- und Bauräthen, ferner Regierungsassessor Caesar, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirection zu Berlin, und Regierungsassessor Fleischmann, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirection zu Frankfurt a/M. zu Eisenbahndirectoren mit dem Range der Räthe IV. Classe Allerhöchst ernannt worden.

Meseritz-Birnbaum-Wronke.

Die Königliche Eisenbahndirection zu Berlin ist mit der Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Meseritz über Birnbaum nach einem geeigneten Punkte (Wronke?) der Stargard-Posener Eisenbahn beauftragt worden.

Eröffnung Preussischer Staatsbahnstationen.

Am 20. d. Mts. wird im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection zu Frankfurt a/M. die an der Lahnbahn zwischen Niederlahnstein und Ems gelegene Station Friedrichssegen für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für den Verkehr für Güter, Leichen, Fahrzeuge und Thiere, und die an der Halle-Casseler Bahn zwischen Hedemünden und Witzenhausen gelegene Haltestelle Gertenbach für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Aus dem Preussischen Landtage.

Der Vorsitzende des volkswirthschaftlichen Vereins für Rheinland hatte um Verschärfung der Bestimmungen über die Sonntagsruhe petitionirt.

Der Regierungscommissar, Geh. Regierungsrath von den Brincken erklärte in der Sitzung des Abgeordnetenhauses am 14. d. Mts., dass sämmtliche Bezirksbehörden aufgefordert seien, zu prüfen, ob die bezüglich der Sonntagsheiligung bestehenden Vorschriften genügend bekannt seien, oder ob es sich empfehle, dieselben zu sammeln und zu publiziren. Des Weiteren sei angeregt worden, zu untersuchen, ob sich eine schärfere und einheitlichere Behandlung dieser Bestimmungen empfehle. Endlich habe man auch eine Nachfrage darüber angestellt, ob die bestehenden Bestimmungen ausreichend seien. In Bezug auf den letzten Punkt stimmten sämmtliche Berichte, die von den Behörden eingegangen seien, darin überein, dass eine Ergänzung der bestehenden Bestimmungen nicht nothwendig sei.

Ein anderer Regierungscommissar hob hervor, dass der Frachtverkehr am Sonntag schon bedeutend eingeschränkt sei. Aber weiter zu gehen, als die Eisenbahnverwaltung bereits gegangen sei, empfehle sich nicht, wenn man nicht bedenkliche Verkehrsstörungen herbeiführen wolle. Extrazüge für den Personenverkehr müssten am Sonntag abgelassen werden, damit nicht die grosse Zahl Derer, die am Sonntag zur Erholung das Freie aufsuchten, sich auf die gewöhnlichen Züge würfen.

Am 16. genehmigte das Abgeordnetenhaus in 3. Lesung den Nachtragsetat.

Das Herrenhaus genehmigte ohne Debatte den Gesetzentwurf, betreffend den weiteren Erwerb von Eisenbahnen für den Staat, in der vom Abgeordnetenhause beschlossenen Fassung. Fürst Bismarck wohnte der Sitzung bei. (Das Gesetz, betreffend den weiteren Erwerb von Eisenbahnen für den Staat, vom 17. Mai datirt, ist bereits in No. 16 der Gesetz-Sammlung vom 19. Mai publicirt worden.) Am 17. d. M. wurde das Communalnothsteuer-Gesetz berathen. Dasselbe fiel nach der „National-Zeitung“ namentlich durch die Anstrengungen und Abstimmungen der Rheinischen Bürgermeister. Oberbürgermeister Becker erklärte, er stehe dem Entwurf sympathisch gegenüber und schloss mit dem Antrag, den Bericht in die Commission „zum schriftlichen Bericht“ zurückzuverweisen, ein Antrag der die Mehrheit erhielt. Es ist damit ein Gesetz, welches nach einer Ausgleichung der Interessen suchte, zum Opfer gefallen.

Organisation der Preuss. Staatsbahnverwaltung.

Die „Schl. Ztg.“ schreibt: Gutem Vernehmen nach ist in Aussicht genommen, dass am 1. April 1885 in Oppeln ein neues „Königliches Eisenbahn-Betriebsamt“ ins Leben treten soll. Die Behörde hat bereits Verhandlungen zur Miethung von Localitäten eingeleitet, welche zur Unterbringung der Bureaux geeignet sind. Das neue Betriebsamt wird die Strecken Brieg-Cosel-Kandrzin, Groschowitz-Borsigwerk, Peiskretscham-Laband, Oppeln-Vossowska und Oppeln-Neisse umfassen. (Dagegen ist noch nichts in der Presse darüber mitgetheilt worden, wie es mit der Organisation des am 1. Juli d. J. für die Linie Oels-Gnesen in Thätigkeit tretenden Betriebsamts steht. D. R.)

Auskunftsbureau der Preussischen Staatsbahnen in Köln.

Die Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische) wird mit dem 20. d. M. auf dem Centralbahnhof in Köln versuchsweise ein Auskunftsbureau eröffnen, welches dem Publikum über alle localen Verkehrsangelegenheiten und, soweit möglich, auch über die auswärtigen Transportbeziehungen Auskunft ertheilen soll, namentlich über Fahrpreise, Rundreisebillets und andere Reiseerleichterungen, Gültigkeitsdauer der Billete, Fahrpläne, Routenanschlüsse, Wagenclassen in den Zügen, Zollabfertigung u. s. w, Sodann ist dem Auskunftsbureau die Ausfertigung und der Verkauf der combinirten Rundreisebillete übertragen. Das Bureau ist an den Wochentagen von 8—12 Uhr Vormittags und von 2—7 Uhr Nachmittags, an den Sonn- und gesetzlichen Feiertagen von 9—12 Uhr Vormittags dem Publikum geöffnet. Für Köln und die Vororte wird die Auskunft im Bureau mündlich gegeben, auch von auswärts frankirt eingehende Anfragen werden baldmöglichst beantwortet, aber unfrankirt, wenn nicht die für Frankatur erforderlichen Freimarken beigefügt sind.

Eisenbahnunfälle im März d. J.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat März ds. Js. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichnen: 10 Entgleisungen und 3 Zusammenstösse auf freier Bahn, 19 Entgleisungen und 18 Zusammenstösse in Stationen und 128 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Betriebsereignisse, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind).

Bei diesen Unfällen sind im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden 135 Personen verunglückt, sowie 44 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 107 unerheblich beschädigt. Es wurden von den 16 044 167 überhaupt beförderten Reisenden 2 getödtet, 2 verletzt, und zwar entfällt eine Tödtung und eine Verletzung auf die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, eine Tödtung auf die Württembergischen Staatseisenbahnen und eine Verletzung auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirection Köln (rechtsrheinisch); von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 22 getödtet und 59 verletzt und bei Nebenbeschäftigungen 3 getödtet, 20 verletzt; von Steuer- etc. Beamten 1 getödtet, 2 verletzt; von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 7 getödtet und 7 verletzt, sowie bei Selbstmordversuchen 9 Personen getödtet und 1 verletzt.

Von den sämmtlichen Verunglückungen — mit Ausschluss der Selbstmorde — entfallen auf:

A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 26 612,47 km Betriebslänge und 676 255 796 geförderten Achskilometern) 116 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirection zu Breslau (15), Köln (rechtsrheinisch) (15) und Hannover (14), verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen sind jedoch auf den Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirection Erfurt, der Reichseisenbahnen in Elsass Lothringen und der Königlichen Eisenbahndirection Köln (rechtsrheinisch) die meisten Verunglückungen vorgekommen.

B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 2 453,17 km Betriebslänge und 42 769 922 geförderten Achskilometern) 7 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf den Bahnstrecken der Hessischen Ludwigsbahn (3), der Berlin-Hamburger Eisenbahn (2) und der Ostpreussischen Südbahn (1), auch verhältnissmässig sind auf diesen drei Bahnen die meisten Verunglückungen vorgekommen.

C. kleinere Privatbahnen — mit je unter 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 439,95 km Betriebslänge und 8 837 478 geförderten Achskilometern) 2 Fälle, und zwar auf der Marienburg-Mlawkaer und Tilsit-Insterburger Eisenbahn je 1 Fall.

Kerkerbachbahn.

Nachdem am 9. April cr. die Allerhöchste Concession zum Bau und Betriebe der Kerkerbachbahn von Dehrn nach Heckholzhausen ertheilt worden, fand am 12 d. Mt. in Limburg a. d. Lahn die constituirende Generalversammlung statt; es wurde constatirt, dass das Capital von 950 000 ℳ gezeichnet und 10 pCt. darauf eingezahlt sind. Zum alleinigen Vorstande wurde Bergwerksbesitzer Spiess aus Wetzlar gewählt. Der Bau und die Gesammtausrüstung der Bahn wurde der Commandit-Gesellschaft zum Bau und Betriebe von Eisenbahnen Soenderop & Co. übertragen.

Priegnitzbahn Perleberg-Pritzwalk-Wittstock.

Nachdem das Gesellschaftscapital durch Zeichnungen gedeckt ist, hat das Comité für den Bau der Priegnitzbahn in Laaske bei Putlitz (Vorsitzender Gans Edler Herr zu Putlitz-Laaske) durch Bekanntmachung vom 4. d. M. die Actienzeichner aufgefordert, die erste Einzahlung auf die von ihnen gezeichneten Actien mit 10 pCt. (30 ℳ) bis zum 4. n. M. zu bewirken. Die Constituirung der Gesellschaft findet in der Generalversammlung am 5. Juni in Pritzwalk statt.

Rechte Oder-Uferbahn.

Der Umtausch der Stamm- und Stamm-Prioritätsactien der Rechte Oder-Uferbahn sowie der Oppeln-Tarnowitzer Bahn gegen Preussische Consols erfolgt vom 1. Juli ab. Es werden bekanntlich für je 5 Actien beziehentlich Stammprioritäten 4procentige Consols im Gesammtwerth von 5 550 ℳ gewährt. Den Umtausch vermitteln die Hauptcasse in Breslau, die Königliche Eisenbahn-Hauptcasse in Berlin und endlich die Königliche Eisenbahn-Hauptcasse in Frankfurt a/M. Die Umtauschfrist dauert bis zum 1. Juli 1885. Nach diesem Termine erlischt das Anrecht auf Umtausch der Actien gegen Consols und bleiben die Besitzer dann auf das Liquidationsverfahren angewiesen.

Nordhausen-Erfurter Eisenbahn.

Auf der Tagesordnung der zum 7. Juni einberufenen Generalversammlung steht auch ein Antrag des Verwaltungsraths wegen Ankaufs der Hohenebra-Ebeleber Eisenbahn und Beschaffung der hierzu erforderlichen Mittel. Nach den verwaltungsseitig hierzu den Zeitungen gegebenen Erläuterungen bedarf es einer Summe von 400 000 ℳ. Das ist der Kostenbetrag dieser von der Schwarzburg-Sondershausenschen Regierung als Nebenbahn hergestellten 7 km langen Linie, zu welcher Grund und Boden unentgeltlich hergegeben worden ist. Die Bahn steht seit 1. November v. J. mit angeblich bereits recht günstigem Erfolge im Betriebe, obgleich die in Ebeleben erbaute Zuckerfabrik erst zur nächsten Campagne in Betrieb kommt.

Berlin-Hamburger Eisenbahn.

Wie die hiesigen Zeitungen mittheilen, ist vom Ausschuss die Dividende für das verflossene Geschäftsjahr auf $24^{6}/_{10}$ pCt. festgestellt worden. Eine definitive Veröffentlichung werde jedoch erst nach erfolgter Prüfung der Abrechnung durch die Regierung geschehen.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft.

Durch Beschluss der Generalversammlung vom 30. v. M. ist die Dividende für das Betriebsjahr 1883 auf 4,2 pCt. festgesetzt worden.

Nach Abzug der bereits bezahlten Abschlagsdividende beträgt die vom 15. d. M. ab auszuzahlende Superdividende für jede Actie à 600 ℳ = 13,20 ℳ.

Saalbahn.

Vom Verwaltungsrath ist die Dividende der Stammprioritäten pro 1883 auf $3^{1}/_{4}$ pCt. festgesetzt worden, gegen $2^{5}/_{8}$ pCt. pro 1882.

Aus Bayern: Waggons-Restaurants, Fahrplanbuch, Retourbillets.

Wie der „Allg. Ztg.“ mitgetheilt wird, werden zur Zeit zwischen Deutschen und Oesterreichischen Eisenbahndirectionen Verhandlungen über Einführung von Waggons-Restaurants bei den Schnellzügen auf den grossen Strecken gepflogen, was für die betreffenden Reisenden nur angenehm sein kann. So wird schon vom 20. d. die Route Würzburg-Köln mit einem Waggon-Restaurant versehen sein, und es ist sichere Hoffnung, dass baldigst andere folgen. — Als Bequemlichkeit für das reisende Publikum lässt die Königliche Generaldirection der Bayerischen Verkehrsanstalten im diesmaligen Fahrplanbuch das Generalverzeichniss der Coupons für combinirbare Rundreisebillete einrücken, so dass Jeder daraus Route und Fahrpreis aller Stationen, sowohl für I. als II. und III. Classe des gesammten Eisenbahnvereins, sowie die hierauf bezüglichen Bestimmungen ersehen kann; zugleich ist eine Karte mit den betreffenden Routennummern beigegeben. — Mit Beginn der Eisenbahn-Sommerfahrordnung vom 20. d. tritt eine weitere dankenswerthe Neuerung insofern ein, als die Gültigkeitsdauer der seither zweitägigen Retourbillete des innern Verkehrs in Bayern auf drei Tage verlängert wird; es sind demnach alle Retourbillete des innern Verkehrs, ausnahmlich jener für den Verkehr mit der dem Abgangsort zunächst gelegenen Station, welchen die eintägige Gültigkeit verbleibt, drei Tage gültig, und zwar, wie bisher, mit Nichteinrechnung der Sonn- und Feiertage.

Tilsit-Insterburger Eisenbahn.

Dem Geschäftsbericht pro 1883 entnehmen wir Nachstehendes: Der ausserordentlich lebhafte Güter- und Viehverkehr, sowie die sonstigen Erträgnisse haben die Einnahmen des Jahres 1883 auf eine bisher noch nicht erreichte Höhe gebracht. Es sind im Ganzen rot. 657 718 ℳ und somit rot. 87 430 ℳ mehr als 1882 vereinnahmt worden. Diese Mehreinnahme resultirt hauptsächlich aus folgenden Beträgen: a) aus dem Personen- und Gepäckverkehr rot. 4 400 ℳ, b) aus dem Güter-, Pferde- und Viehverkehr rot. 46 100 ℳ, c) aus der Benutzung der eigenen Wagen auf fremden Bahnen rot. 7 700 ℳ, d) aus dem Erlös für ausrangirte Materialien, welcher zum Erneuerungsfonds geflossen und als durchlaufender Posten beim Betriebsfonds in Einnahme und Ausgabe gebucht ist rot. 25 000 ℳ, e) aus dem Uebertrag des Ueberschusses pro 1882 rot. 3 700 ℳ. Der gesteigerte Verkehr hat naturgemäss auch grössere Betriebsausgaben veranlasst, ausserdem waren es aber auch aussergewöhnliche Ausgaben, welche dazu beigetragen haben, die Gesammtausgabe auf die verhältnissmässig hohe Ziffer von rot. 427 269 ℳ zu bringen und gegen das Vorjahr um rot. 62 829 ℳ zu vergrössern. Diese ausserordentlichen Ausgaben werden durch die umfangreichen Unterhaltungsarbeiten der Bahnanlagen und der Betriebsmittel, sowie dadurch motivirt, dass aus Anlass des in Aussicht stehenden Ueberganges des Unternehmens in den Besitz des Staates im Jahre 1883 verschiedene Beträge gezahlt werden mussten, welche unter gewöhnlichen Verhältnissen überhaupt nicht oder erst im folgenden Etatsjahre verausgabt worden wären. Als Mehrausgaben gegen 1882 sind hiernach zu verzeichnen: aus Anlass des gesteigerten Verkehrs 3 000 ℳ, für die Unterhaltung der Bahnanlagen 2 500 ℳ, desgl. der Betriebsmittel 8 000 ℳ, an durchlaufenden Beträgen für das zu Gunsten des Erneuerungsfonds verkaufte Altmaterial 25 000 ℳ, erhöhte Rücklagen zum Erneuerungsfonds 6 000 ℳ, vergrösserte Amortisationsquote für die beim Reserve- und Erneuerungsfonds hinterlegten, im April 1883 zur Ausloosung gelangten Prioritätsobligationen der eigenen Bahn 2 100 ℳ, an Staats- und Communalsteuern 2 400 ℳ, Kosten der ausserordentlichen Generalversammlung am 18. December 1 200 ℳ, Remuneration der Mitglieder des Verwaltungsraths pro 1883 laut Beschluss der vorgedachten Generalversammlung 5 400 ℳ, Gratificationen an Beamte pro 1883 4 800 ℳ. Nach Ausweis der betreffenden Abschlüsse der 3 Vorjahre betrugen im Jahre 1883 die Einnahmen 657 717,58 ℳ, die Ausgaben 427 268,69 ℳ, der Ueberschuss 230 448,89 ℳ; im Jahre 1882 die Einnahmen 570 287,71 ℳ, die Ausgaben 364 440,18 ℳ, der Ueberschuss 205 847,53 ℳ; im Jahre 1881 die Einnahmen 541 680,89 ℳ, die Ausgaben 362 880,08 ℳ, der Ueberschuss 178 800,81 ℳ; im Jahre 1880 die Einnahmen 522 961,08 ℳ, die Ausgaben 366 761,09 ℳ, der Ueberschuss 156 199,99 ℳ. Aus den Ueberschüssen sind zur Verzinsung der Stammprioritäts-Actien bisher gezahlt worden: 1866 $1^{5}/_{6}$ pCt., 1867 1,0 pCt., 1868 1,3 pCt., 1869 0,9 pCt., 1870 $1^{1}/_{6}$ pCt., 1871 1,05 pCt., 1872 1,25 pCt., 1873 2,0 pCt., 1874 2,6 pCt., 1875 3,0 pCt., 1876 4,0 pCt., 1877 3,9 pCt., 1878 4,0 pCt., 1879 3,1 pCt., 1880 3,1 pCt., 1881 3,5 pCt., 1882 4,0 pCt., Summa 41,7 pCt. Von den Einnahmen des Jahres 1883 entfallen auf den Personenverkehr 203 681,85 ℳ, den Güterverkehr 300 695,95 ℳ, Privatdepeschen 294 ℳ, aus verschiedenen Einnahmen (Uebertrag, Vergütung für Wagenbenutzungen u. s. w.) 153 045,78 ℳ, Summa 657 717,58 ℳ. Von den Ausgaben entfallen auf die allgemeine Verwaltung abzüglich der Communalsteuer 62 922,75 ℳ, auf die Bahnverwaltung abzüglich der von dem Erneuerungsfonds getragenen Kosten im Betrage von 110 863,38 ℳ 60 806,91 ℳ, auf die Transportverwaltung 133 551,18 ℳ, die Ertragsausgaben (Staatseisenbahn-Steuer, Zinsen der Prioritätsobligationen, zur Tilgung der Prioritätsobligationen) 30 168,67 ℳ, Rücklage zum Reservefonds 6 000 ℳ, Rücklagen zum Erneuerungsfonds (regulativmässige 82 151 ℳ, aus dem Erlöse ausrangirter Materialien 38 004,67 ℳ) 120 155,67 ℳ, Communalsteuern 13 663,51 ℳ, Summa 427 268,69 ℳ. — Wenngleich nun, wie vorhin bereits angedeutet und motivirt wurde, die Ausgaben im Jahre 1883 im Verhältniss zu den Vorjahren eine unvermeidliche Steigerung erfahren haben, so ist die Verwaltung doch nach wie vor bemüht gewesen, überall mit der grössten zulässigen Sparsamkeit zu wirthschaften. Es ist denn auch trotz der verhältnissmässig grossen Rücklage von zusammen 88 151 ℳ zum Reserve- und Erneuerungsfonds und der Verzinsung und Amortisation der bei den letzteren Fonds hinterlegten Prioritätsobligationen der eigenen Bahn zum Ausgabebetrage von 24 305,25 ℳ, sowie der hohen Steuerbeträge von zusammen rot. 19 527 ℳ gelungen, einen Ueberschuss von 236 312,31 ℳ zu gewinnen, welcher die Vertheilung einer

Dividende von 4,9 pCt. an die Inhaber der Stamm-Prioritätsactien gestattet. Der verbleibende geringe Restbetrag von 1 775,69 ℳ zum Vortrag auf 1884 wird zum grössten Theil durch die Kosten der aus Anlass des Jahresabschlusses 1883 statutenmässig einzuberufenden Generalversammlung, die Kosten der Drucklegung des Jahresberichtes und der sonstigen auf den Jahresabschluss Bezug habenden Publicationen, sowie durch die bei der Zahlung der Dividende entstehenden Banquierprovisionen absorbirt werden. — Zum Schluss bringt der Bericht zur Orientirung für die nicht unterrichteten Actionäre aus dem zwischen der Staatsregierung und dem Verwaltungsrathe vereinbarten Verkaufsvertrag diejenigen Bestimmungen zum Abdruck, welche bezüglich des Kaufgeldes und der Begleichung desselben gegen Auslieferung der Gesellschaftsactien das Interesse in Anspruch nehmen. Unseren Lesern sind dieselben bereits bekannt.

Holländische Eisenbahn.

Dem Geschäftsbericht der Holländischen Eisenbahngesellschaft (Amsterdam-Rotterdam) für das Jahr 1883 ist Folgendes zu entnehmen:

Am 1. November 1883 wurde die 3,065 km lange Linie Velzen-Ymuiden für den Verkehr eröffnet. Sämmtliche von der Gesellschaft betriebenen Bahnen haben eine Länge von rund 357 km und zwar die eigenen Linien 323,5 km und die gepachteten Linien Helder-Zaandam (Nord-Holländische Staatsbahn) und Zutfen-Winterswyk (Niederländisch-Westfälische Eisenbahn) resp. 81 und 43,5 km. Ueberdies hat die Gesellschaft den Betrieb der Dampftramways: a) von Beverwyk nach Wyk aan Zee (Eigenthum der Gesellschaft Noordzeebad-Wyk aan Zee), Länge 4,86 km (eröffnet 25. Mai 1882), b) vom Haag über Poeldyk nach Naaldwyk und von Poeldyk nach 's Gravenzande (Westlandsche Dampftramway-Gesellschaft), Länge 19,316 km (eröffnet Haag-Loosduinen 24. Juni 1882, Loosduinen-Naaldwyk 1. Mai 1883, Poeldyk-'s Gravenzande 14. August 1883), c) von Leiden nach Katwyk (Rynlandsche Dampftramway-Gesellschaft), Länge 8,663 km (eröffnet 1. Juni 1883), d) von Lichtenvoorde nach Groenlo (Eigenthum der Concessionäre dieser Linie), Länge 4 km (eröffnet 29. Mai 1883), e) von Bussum nach Huizen (Eigenthum der gleichnamigen Dampftramway-Gesellschaft), Länge 3 km (eröffnet 8. November 1883), übernommen.

Die Betriebsresultate sind befriedigend. Auf sämmtlichen Linien wurden befördert: 6 934 387 Personen, 7 519 470 kg Gepäck, 26 591 334 kg Expressgüter, 16 332 350 kg Eilgüter, 49 582 900 kg Stückgüter, 884 937 770 kg Wagenladungsgüter, 179 231 Stück Vieh und 1 293 Equipagen.

Hiervon entfallen auf den		Local-verkehr	directen Verkehr
Personen		6 255 925	678 462
Gepäck	kg	4 415 880	3 103 590
Expressgüter	„	17 814 307	8 777 027
Eilgüter	„	12 247 710	4 084 640
Stückgüter	„	22 234 110	27 348 790
Wagenladungsgüter	„	107 436 350	777 501 420
Vieh	Stück	150 961	28 270
Equipagen	„	1 202	91

Von den Reisenden wurden 11,81 pCt. in I., 24,42 pCt. in II. und 63,77 pCt. in III. Wagenclasse befördert.

Jeder Reisende hat durchschnittlich 28,19 km und jede Tonne Gut 98,216 km zurückgelegt.

Die Finanzergebnisse sind folgende:

	1883 Gulden	1882 Gulden
Actien	15 000 000	15 000 000
Anleihen	42 007 000	27 317 000
amortisirt sind	1 966 000	1 819 000
noch nicht ausgegeben	9 600 000	—
Gesammtanlagekosten	44 496 405	41 856 563
Baurechnung	33 734 347	—
Locomotivenrechnung	4 163 770	—
Wagenrechnung	4 948 381	—
Betriebseinrichtungen	1 649 906	—
Bestand des Reservefonds	1 000 000	—
Die Einnahmen betrugen aus dem		
Personenverkehr	4 295 200	3 847 416
Güterverkehr	1 946 397	1 735 741
Viehverkehr	111 271	121 484
Extraordinarien	702 788	682 796
überhaupt	7 055 656	6 387 437
pro Kilometer	19 903	18 043
pro Zugkilometer	1,83	1,86
Die Ausgaben betrugen:		
Bahndienst	1 048 061	1 013 218
Maschinen- und Wagendienst	1 224 691	1 057 667
Fahrdienst	1 275 100	1 067 170
allgemeiner Dienst	324 018	263 593
überhaupt	3 871 870	3 401 648
pro Kilometer	10 922	9 609
pro Zugkilometer	1,00	0,99
Procent der Einnahmen	54,87	53,25
Der Gesammtüberschuss betrug		
im Ganzen	3 183 787	2 985 789
pro Kilometer	8 981	8 434
Hiervon wurden verwendet für		
Zinsen auf Anleihen	1 164 849	1 073 290
Amortisation	147 000	134 000
Wagenmiethe und Wagenreparaturen	136 965	105 328
Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken	13 639	14 176
Pachtzins für die Linie Zutfen-Winterswyk	92 328	82 243
Pachtzins für die Linie Amsterdam-Helder	117 431	100 655
Patentrecht	28 800	28 800
Belohnungen an Beamte	14 550	12 400
Dividende pro Actie	80	75

Die Betriebsresultate der von der Gesellschaft betriebenen Dampftramways gestalteten sich wie folgt:

a) Beverwyk-Wyk aan Zee. Mit Rücksicht auf den unbedeutenden Personenverkehr während des Winters 1882/83 wurde der Personenverkehr am 1. November 1883 bis auf Weiteres eingestellt.

Befördert wurden 31 273 Personen, 21 257 kg Gepäck, 27 135 kg Stückgüter und 1 035 Wagenladungen Güter. Die Einnahmen betrugen 7 613 fl. gegen 9 475 fl. im Vorjahre und die Betriebskosten 7 683 fl. gegen 9 682 fl. in 1882.

Die Locomotiven haben 4 023 172 km durchlaufen gegen 3 622 740 in 1882. Von den Wagen wurden 38 164 947 Wagenkm und 79 207 102 Achskm zurückgelegt gegen resp. 35 616 165 und 73 033 766 in 1882. Hiervon auf fremden Linien 6 168 684 Wagenkm und 12 848 901 Achskm. Die Reparatur- und Erneuerungskosten der Locomotiven betrugen in 1883 233 773 fl., wovon 42 648 fl. aus dem Erneuerungsfonds bestritten wurden, und die Reparatur- und Erneuerungskosten der Wagen 290 338 fl., wovon 88 192 fl. aus dem Erneuerungsfonds. Es wurden 48 195 360 kg Steinkohlen verwendet oder 11,98 kg pro Locomotivkilometer.

An Betriebsmitteln waren Ende 1883 vorhanden 153 Locomotiven für Hauptbahnen, 436 Personenwagen, 127 Gepäckwagen, 470 bedeckte und 324 offene Güterwagen, 163 Viehwagen, 4 Pferdewagen und 342 Sandwagen, und für die Trambahnen 20 Locomotiven, 31 Personenwagen, 25 Güter- und 2 Viehwagen.

Aus Belgien.

Allgemeine Localbahn-Gesellschaft.

Die Verwaltung dieser Gesellschaft hat der Generalversammlung ihrer Actionäre, welche am 28. April stattgefunden, einen Bericht vorgelegt, welcher ein höchst anziehendes Bild einer über fast ganz Europa sich erstreckenden Thätigkeit bietet. Die Gesellschaft ist interessirt und betheiligt bei der allgemeinen Französischen Localeisenbahn-Gesellschaft in Paris, welche die Secundärbahnen in der Gironde baut und neben einer Betriebslängenstrecke von 71 km heuer eine gleich grosse Linie dem Verkehr zu übergeben gedenkt, bei der Localeisenbahnen-Betriebsgesellschaft in Hamburg, welche die Localbahnen Schleswig-Angeln, Randers-Hadsund, die Mecklenburgische Südbahn baut, bei der Dampftramway-Unternehmung zwischen Barmen und Elberfeld, Mailand-Bergamo-Cremona, bei der Dampftramway Turin-Settima, bei den Tramwaygesellschaften in Turin, Brescia, Neapel, Florenz und Warschau, bei den Verbindungen zwischen Ivrea und Santhia, zwischen Bergamo und Ponte della Selva, zwischen Bergamo und Soncino, zwischen Bari und Barletta, in Oesterreich ist die Gesellschaft bei der Lemberger und Triester Tramway interessirt und hat ausserdem die Localbahn Schwechat-Mannersdorf und die Localbahn Bisenz-Gaya gebaut. Ueber diese beiden letzteren Linien sagt der Bericht das Folgende: „Die Linie Schwechat-Mannersdorf ist am 7. Januar dem Verkehre übergeben worden, und die ersten Betriebsresultate bewahrheiten in jeder Hinsicht unsere Voraussagungen. Die Arbeiten auf der Linie Bisenz-Gaya werden mit dem grössten Eifer beschleunigt und voraussichtlich im Monat Mai zu Ende geführt sein. Unter Wahrnehmung günstiger Verhältnisse haben wir mit der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft wegen Abtretung beider Localbahnen Verhandlungen angeknüpft, welche jetzt zum Abschlusse gelangt sind.“

Fünfzigjähriges Eisenbahn-Jubiläum.

Die „Railw. News“ brachten kürzlich einen Artikel über das fünfzigjährige Jubiläum, welches Belgien am 27. März d. J. in Bezug auf die Concessionirung und am 5. Mai n. J. in Bezug auf die Eröffnung des Betriebes der ersten von Brüssel nach Mecheln führenden Eisenbahn, begeht, wobei wir bemerken wollen, dass die Jubelfeier auf nächstes Jahr verschoben ist. Der Verfasser des Artikels schildert die Schwierigkeiten, welche der damalige Minister des Innern, Rogier, zu überwinden hatte, um dem von ihm eingebrachten Gesetzentwurfe, welcher die Regierung zum Bau mehrerer Eisenbahnlinien ermächtigen sollte,

zu einer schliesslichen Majorität von 56 gegen 28 Stimmen der Abgeordneten zu verhelfen. Schon im Jahre 1829 hatten sich in Belgien einzelne Industrielle zusammengethan, welche den Bau einer Eisenbahn zwischen Antwerpen und Lüttich bei der damaligen Regierung der Niederlande befürworteten; die Revolution von 1830 jedoch, welche die Trennung der beiden Königreiche zur Folge hatte, liess diese Idee in den Hintergrund treten, und erst unter König Leopold wurde ein Project, welches die Eisenbahnverbindung Antwerpens mit dem Rhein im Auge hatte, von Ingenieuren neuerlich auf seine Durchführbarkeit geprüft und der Regierung die Befugniss ertheilt, zu dessen Ausführung eine Concession zu verleihen, für welche sich jedoch, wie es scheint, keine Bewerber gefunden haben. Rogier war dann dagegen, einer Privatgesellschaft ein Monopol zu ertheilen, und die Vorlage, die er in dieser Richtung dem Parlament machte, basirte auf der Anschauung, dass die zu bauende Bahn, welche bestimmt scheine, nahezu den Gesammtverkehr des Landes zu bewältigen, von der Nation herzustellen sei. Die erregte Debatte über Rogier's Vorlage währte 14 Sitzungen und die Voreingenommenheit von Männern von Bedeutung, selbst von Thiers, der der Einführung von Eisenbahnen in Frankreich energisch entgegentrat, erschwerten Rogier's Standpunkt, der aber, wie oben bemerkt, schliesslich mit Majorität von der Kammer acceptirt wurde. Rogier ist glücklicher Weise heute noch am Leben und kann die Genugthuung geniessen, zu sehen, wie jede seiner Voraussetzungen, die er an die Einführung des neuen Transportmittels geknüpft hatte, sich in ihrer Gänze erfüllt hat, wie die Eisenbahnen auf die Entwicklung der Belgischen Industrie einen ungeahnten Einfluss genommen haben, wie Antwerpen zu einem der geschäftigsten, bedeutendsten Häfen des Continents erwachsen und Belgien selbst ein grosses Waarenlager geworden ist. Kein Staat verdankt den Eisenbahnen mehr als der Belgische, der ohne sie vielleicht bedeutungslos geblieben wäre, kein Land hat aber wiederum die Eisenbahnen sich in so ausgiebiger Weise nutzbar zu machen gewusst, wie Belgien, welches bekanntlich das dichteste Schienennetz der ganzen Welt, pro Quadratkilometer 146 m Bahnen, besitzt. (Oe. C. Bl.)

Aus der Schweiz.

Uebertragung der Concession für die Schweizerischen Strecken der Vorarlberger Bahn an die Oesterreichische Staatsverwaltung.

Anlässlich des zwischen der Oesterreichischen Regierung und der Vorarlberger Bahngesellschaft abgeschlossenen Uebereinkommens vom 11. December 1883 wegen Erwerbung dieses Bahnunternehmens durch den Staat hat die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft in ihrer Sitzung vom 21. März d. J. die Uebertragung der am 1. December 1869 von der Regierung des Cantons St. Gallen ertheilten und am 22. December von der Bundesversammlung genehmigten Concession für die auf Schweizerischem Gebiete liegenden Strecken der Vorarlberger Bahn an die K. K. Oesterreichische Staatsverwaltung beschlossen.

Zufahrtslinie der Gotthardbahn.

Aus Luzern wird dem „Fr. J.“ geschrieben: Die Bahn Menaggio-Porlezza wird voraussichtlich spätestens 1. Juni d. J. dem Verkehr übergeben werden. Man rechnet, neben dem ohne Zweifel bedeutenden Touristenverkehr zwischen dem Comer- und Luganer See, welcher der Linie zufallen wird, auch auf einen nicht unerheblichen Güterverkehr, der namentlich im Transport der in der Schweiz so beliebten Veltliner Weine nach der Gotthardbahn seine Hauptnahrung finden dürfte. Die andere Linie der gleichen Gesellschaft (der auch die Dampfschiffe auf dem Luganer See gehören), diejenige von Pente-Tresa nach Livorno oder vom Luganer an den Langen See wird mit 1. September d. J. zur Eröffnung gelangen.

Project der Bahnen Luzern-Immensee und Zug-Goldau.

Der Bundesrath hat laut Mittheilung aus Bern vom 29. April die Direction der Gotthardbahn aufgefordert, innerhalb Jahresfrist technische und finanzielle Ausweise zum Bau der Bahnen Luzern-Immensee und Zug-Goldau vorzulegen.

Aufstellung eines Denkmals für den Erbauer der Gotthardbahn.

Die „Schw. Allg. Ztg.“ berichtet, dass derzeit zwischen Deutschland, Italien und der Schweiz Verhandlungen im Zuge sind, deren Zweck darauf hinausläuft, dem Andenken Favre's an der Nordseite und den während des Baues getödteten Arbeitern an der Südseite des Gotthardtunnels ein Denkmal zu errichten.

Amerikanische Correspondenz.

Gesetz über Freifahrten.

Die gesetzgebende Versammlung des Staates Missouri hat, um den durch Gewährung von Freifahrten entstandenen groben Missbräuchen ein Ziel zu setzen, ein am 12. April cr. in Kraft getretenes Gesetz angenommen, welches als ein strafbares Vergehen erklärt, wenn ein Legislativ-, Verwaltungs-, juristischer, Ministerial- oder anderer Beamter oder Inhaber eines Ehrenamts auf einer Bahn jenes Staates ohne Bezahlung des vollen gewöhnlichen Fahrpreises reist, oder wenn ein Bahnbeamter etc. die Fahrt ohne Bezahlung des vollen Fahrpreises zulässt. Die Strafe ist auf mindestens 25 D. für den ersten, 100 D. oder mindestens 10 Tage Gefängniss für den zweiten, 500 D. oder 30 Tage Gefängniss für den dritten Fall festgesetzt; es kann auch auf Geld- und Gefängnissstrafe zugleich erkannt werden. Zulässig bleibt die freie Fahrt oder die Fahrt zu ermässigten Preisen bei Reisen zu religiösen oder Wohlthätigkeitszwecken und zu industriellen Ausstellungen oder ähnlichen Zwecken.

Bahnbau.

Wie erheblich der Bau neuer Bahnen in Nordamerika in diesem Jahre zurückgegangen ist, ergiebt sich daraus, dass innerhalb der ersten 4 Monate dieses Jahres im Ganzen nur 437 Miles bis zur Schienenlegung fertig geworden sind; für die gleiche Zeit in den Vorjahren waren angegeben:

1883 . . .	852 Miles	1880 . . .	964 Miles
1882 . . .	1 545 „	1879 . . .	326 „
1881 . . .	778 „		

Der grösste Theil der in diesem Jahre hergestellten Bahnen befindet sich im Süden der Union. Dies liegt zum Theil in dem strengen und ungünstigen Wetter, welches in jenem Zeitraum im Norden herrschte.

An neuen Projecten ist durchaus kein Mangel, aber nur sehr wenige neue Bahnen sind wirklich zum Baubeginn gelangt. Obwohl Capital genug vorhanden ist, kann doch für neue Projecte nur sehr schwer etwas erlangt werden.

Toledo, Cincinnati und St. Louis Bahn.

Auf der nördlichen Abtheilung dieser Bahn stellten die Werkstattsarbeiter und ein Theil der Fahrpersonals am 9. April d. J. die Arbeit ein, weil sie ihren Lohn seit längerer Zeit nicht erhalten hatten; am 11. April wurde die Arbeit wieder aufgenommen unter der Bedingung, dass der Verwalter (Receiver) innerhalb einer Woche die Löhne pro Februar bezahle und dass drei verhaftete Leute freigegeben würden. Bald darauf wurde der Strike von Neuem begonnen, als die Leute ihre Forderungen, statt in baarem Gelde, in Schuldanerkenntnissen des Receiver empfangen sollten und erst als wirklich das nöthige baare Geld herbeigeschafft wurde, hörte die Störung ganz wieder auf.

Die schlimme Lage dieser Bahn wird hauptsächlich dem Umstande zugeschrieben, dass dieselbe thörichter Weise mit schmaler Spur gebaut ist, so dass sie, obwohl ihr Netz wohl 100 andere Normalspurbahnen kreuzt oder berührt, mit keiner derselben Durchgangsverkehr pflegen kann. Ein Comité der Actionäre beantragt daher Aufnahme eines 6 pCt. Darlehns von 6¾ Millionen Dollar, um die Bahn normalspurig zu machen und sonst noch in Ordnung zu bringen. („Railr. Gaz.“)

Haftpflicht.

v. O. **1. Begriff „unbedeckter“ Eisenbahnwagen** (Art. 424 No. 1 H.-Ges.-B.). **2. Zur Beseitigung der Vermuthung des vorletzten Absatzes des Art. 424 H.-G.-B. genügt der Nachweis, dass der Schaden nicht aus der nicht übernommenen Gefahr entstanden sei: der Nachweis einer bestimmten anderen Entstehungsursache ist nicht erforderlich.** Aus den Entscheidungsgründen: „1. Das Berufungsgericht hat den von der Klägerin wegen Beschädigung von dem Spediteur N. zu Bremerhafen bei der Eisenbahn-Güterexpedition zu Bremerhafen zur Beförderung an das Fabriketablissement der klagenden Firma zu Z. aufgegebenen Baumwolle erhobenen Entschädigungsanspruch abgewiesen, weil er die Haftbarkeit des Beklagten auf Grund der Bestimmungen des Art. 424 No. 1 des H.-G.-B. für ausgeschlossen erachtet und ist daher auf die Frage, ob die Haftbarkeit des Beklagten auch in Gemässheit der Vorschriften in Art. 424 No. 2 und 4 des H.-G.-B., auf welche der Beklagte sich ebenfalls berufen hat, nicht eingegangen.“ — „Mit Recht hat zunächst der Berufungsrichter in Uebereinstimmung mit dem Landgericht angenommen, dass, da in dem Frachtbriefe eine Beförderung der zur Versendung aufgegebenen Baumwolle in bedeckten Wagen nicht verlangt worden, in Gemässheit der Bestimmungen in § 67 No. 2 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874 und der Allgemeinen Tarifvorschriften S. 53 III, die im Art. 424 No. 1 des H.-G.-B. enthaltene Beschränkung der Haft der Eisenbahn für den hier in Rede stehenden Transport als bedungen galt. Es ist auch den Ausführungen des Berufungsrichters beizustimmen, dass unter einem „unbedeckten Wagen“ im Sinne des Gesetzes ein solcher zu verstehen sei, welcher seiner Construction und dauernder Einrichtung nach mit einer Bedeckung von oben nicht versehen ist und dass ein solcher „unbedeckter“ (offener) Wagen dadurch nicht zu einem „bedeckten“ wird, dass derselbe mit Regendecken etc. überdeckt wird, sowie darin, dass die Zulässigkeit der Berufung auf die Bestimmung im Art. 424 No. 1 des H.-G.-B. dadurch nicht ausgeschlossen, die Haftbarkeit der Eisenbahnverwaltung für den an dem beförderten

Frachtgut eingetretenen Schaden dadurch nicht verändert und erweitert wird, dass sie einen unbedeckten Wagen, auf welchem nach Lage der Sache der Transport vereinbarungsmässig erfolgen durfte, freiwillig mit einer Wagendecke überdeckt hat. 2. Dagegen erscheint die Beschwerde der Revisionsklägerin über die Ablehnung der Aufnahme des von ihr in zweiter Instanz angebotenen Gegenbeweises begründet. Die Entscheidung des Berufungsgerichts beruht auf einer unrichtigen Auffassung der Vorschriften des vorletzten Absatzes des Art. 424 des H.-G.-B., insbesondere der Voraussetzungen des dem Absender gegen die hier aufgestellte Präsumtion, dass ein eingetretener Schaden, wenn er aus der nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte, aus derselben wirklich entstanden sei, nachgelassenen Nachweises des Gegentheils. Nach Inhalt der bei der mündlichen Verhandlung vorgetragenen Berufungsanträge hat die Klägerin in der Berufungsinstanz, unter Bezugnahme auf die von ihr vorgelegten Urkunden und unter Benennung von Zeugen und Sachverständigen, behauptet, dass das Feuer, durch welches die fragliche Baumwolle beschädigt worden, nicht durch die Transportart, also nicht durch den Transport auf unbedeckten Wagen entstanden sei, dass die Bedeckung mit Regendecken, wie sie vorliegenden Falles stattgefunden habe, die Feuersgefahr von aussen ebensogut abhalte wie feste Decken der Wagen und dass der Schaden nicht auf die hier stattgehabte Transportart und die damit verbundene Gefahr zurückgeführt werden könne. Es muss hierbei davon ausgegangen werden, dass die in den Urkunden über den stattgehabten Brand, die Art der Bedeckung und der Beschaffenheit des Wagens sowie der beschädigten Baumwolle enthaltenen Thatsachen vorgetragen und unter Beweis der als Zeugen benannten Personen gestellt sind, welche bei der Entdeckung des Feuers gegenwärtig, bei der Abräumung des Wagens und dem Löschen des Feuers thätig gewesen sind. Wenn der Berufungsrichter diese Beweisantretung zunächst deshalb für unerheblich erachtet, weil dieselbe wohl zu allgemein gehalten und zu wenig substantiirt sei, so beruht diese Erwägung offenbar auf der rechtlichen Auffassung über die Voraussetzungen und den Gegenstand des nach der citirten Gesetzesvorschrift nachgelassenen Gegenbeweises, da unter Beweis gestellte Thatsachen nicht von vornherein für unerheblich und die Beweisantretung für ungenügend substantiirt angesehen werden können, wenn man von der für richtig zu erachtenden Auffassung jener Gesetzesvorschrift ausgeht. Die weiteren Erwägungen des Berufungsgerichts ergeben, dass dasselbe zur Beseitigung der im Art. 424 des H.-G.-B. aufgestellten Vermuthung den Nachweis einer bestimmten anderen Entstehungsursache des eingetretenen Schadens, hier also den positiven Nachweis, durch welche Ursache das Feuer in dem Wagen, auf welchem die Baumwolle verladen gewesen, entstanden ist, für erforderlich erachtet. Diese Auffassung des Gesetzes kann aber nicht für zutreffend erachtet werden. Das Gesetz sieht, indem es die mehrerwähnte Bestimmung trifft, von dem Nachweise des ursachlichen Zusammenhanges zwischen dem eingetretenen Schaden und der von der Eisenbahn nicht übernommenen Gefahr ab, nimmt vielmehr nur, sofern der eingetretene Schaden aus der betreffenden Gefahr entstehen konnte, diesen Causalzusammenhang bis zum Beweise des Gegentheils als gegeben an. Diese Annahme wird aber nicht allein dadurch beseitigt, dass der positive Beweis geführt wird, der Schaden sei durch eine bestimmte andere Ursache herbeigeführt, sondern auch durch den Nachweis von Thatsachen, aus denen sich ergiebt, dass der gefährliche Umstand, für welchen die Haft ausgeschlossen ist, nach den concreten Verhältnissen die Ursache des Unfalles nicht gewesen sein kann. Denn auch in diesem Falle ist, ohne dass es möglich ist, positiv die Ursache darzuthun, bewiesen, dass nach Lage des concreten Falles die Vermuthung, dass die Wirklichkeit der Möglichkeit entspreche, nicht zutrifft. Die Vermuthung, dass ein Schaden, welcher beim Transporte von Waaren auf ungedeckten Wagen eingetreten ist, aus dieser Art des Transportes wirklich entstanden sei, sofern er aus derselben entstehen konnte, kann daher nicht blos durch den Nachweis widerlegt werden, dass der Schaden, in concreto das Feuer aus einer bestimmten anderen Ursache entstanden sei, sondern auch durch den Nachweis, dass durch die concreten Umstände die Feuergefährlichkeit des Transportes auf unbedeckten Wagen in der Art ausgeschlossen sei, dass das eingetretene Feuer aus dieser Art des Transportes nicht habe entstehen können, wenn es auch nicht möglich ist, positiv festzustellen, auf welche Weise das Feuer entstanden ist. Geht man hiervon aus, so können offenbar die von der Klägerin unter Beweis gestellten Thatsachen nicht als völlig unerheblich bezeichnet werden. Ist dies aber nicht der Fall, so kann die Beweisaufnahme nicht deshalb abgelehnt werden, weil das Beweisergebniss nur zu einem höheren oder geringeren Grade von Wahrscheinlichkeit führen werde. Wenn auch dem Berufungsrichter darin beizupflichten war, dass dem Umstande, dass die unbedeckten Wagen, auf denen der Transport der fraglichen Baumwolle erfolgte, von der Eisenbahnverwaltung mit Decken versehen waren, für den Umfang ihrer Haftpflicht Bedeutung nicht beizulegen sei, so folgt daraus doch nicht, dass die Frage, ob die Gefahr in concreto bei der Transportart in mit Decken versehenen Wagen ausgeschlossen war, von vornherein unerheblich sei, dieselbe ist vielmehr für den der Klägerin nachgelassenen Gegenbeweis ohne Bedeutung." (Erk. des III. Civilsen. des Reichsgerichts vom 11. Januar 1884 in S. Firma Gebr. G. zu B. Kl. u. Revisionskl. wider den Preuss. Eisenbahnfiskus Bekl. und Revisionsbekl.; Braun u. Blum, Annalen Bd. IX. S. 334 ff.)

Städtisches Strassenrecht.

v. O. **Ohne Zustimmung der Stadtgemeinde dürfen städtische Strassen zur Anlage und dem Betriebe von Pferdebahnen nach Preussischem Recht nicht benutzt werden.** Aus den Entscheidungsgründen: „Die öffentlichen Strassen und Plätze in den Städten und Dörfern sind nicht herrenloses Gut, dessen sich Jeder nach Belieben bedienen kann, soweit es etwa mit ihrer Bestimmung für öffentliche Zwecke erträglich erscheint und daher polizeilich gestattet wird (§§ 2, 3, II. 15 Pr. A. L.-R.). Dieselben stehen in der Regel noch im Eigenthum bestimmter Rechtssubjecte, meist derjenigen, welchen die Pflicht zu ihrer Beschaffung und Unterhaltung — Wegebaulast — obliegt und die daher den öffentlichen Gebrauch des Strassenkörpers rechtlich zu ermöglichen haben. In den Städten sind dies, von örtlichen Ausnahmen abgesehen, die Stadtgemeinden als Körperschaft. Das privatrechtliche Eigenthum oder das sonstige privatrechtliche Verfügungsrecht, auf Grund dessen die Strasse dem öffentlichen Verkehr gewidmet wird, treten in ihren rechtlichen Wirkungen so lange und so weit zurück, als die Strasse ihrer principalen Bestimmung, dem öffentlichen Verkehr, dem gemeinen Gebrauche nach dem Ermessen der Polizeigewalt zu dienen hat. Soweit diese principale Bestimmung reicht, entzieht sie die Strasse dem bürgerlichen Verkehr, weiter aber nicht. Mit dem thatsächlichen Wegfallen dieser Bestimmung, mit der Erklärung oder Gestattung ihres Aufhörens durch die zuständige Polizeibehörde, der Cassation der öffentlichen Wege, treten die privatrechtlichen Rechtsverhältnisse am Wegekörper im vollen Umfange in Wirksamkeit, während der Dauer jener Bestimmung aber insoweit, als es mit derselben verträglich ist. Der Betrieb der Transportgewerbe, welcher gemäss § 37 der R.-Gewerbe-Ordnung durch die Ortspolizeibehörde zu regeln ist, gehört zu dem gemeinen Gebrauch der Strassen. Hiervon machen aber die Pferdeeisenbahnen jedenfalls insofern eine Ausnahme, als ihr Betrieb eine besondere Anlage im Strassenkörper und so eine Verfügung über denselben erfordert, welche ausschliesslich für den privaten Gewerbetrieb eines einzelnen Rechtssubjects getroffen wird. Mag nun letzterer gemeinnützig sein oder nicht, immer fällt die Benutzung des Strassenkörpers zu Pferdebahnanlagen durch Gewerbetreibende nicht unter den gemeinen Gebrauch der Strasse (§§ 2, 3, II. 15 im Gegensatz zu § 7 das. A. L.-R.) und darf daher nicht ohne die, nöthigenfalls im Wege der Zwangsenteignung zu ergänzende Zustimmung des Strassenherrn erfolgen, d. h. dessen, dem die Verfügung über den Strassenkörper und dessen Nutzung, unbeschadet des gemeinen Gebrauchs, zusteht, regelmässig des Eigenthümers. Es kommt endlich in Betracht, dass die Anlage der Pferdebahnen in den Strassenkörpern nothwendig die Strassenunterhaltungslast alterirt und so in die Rechte des Wegebaupflichtigen eingreift. Die Polizeibehörde mag im öffentlichen Interesse Anlass haben, bei der Concessionirung von Pferdeeisenbahnen in öffentlichen Strassen auch darüber zu wachen, dass die öffentlich-rechtliche Wegebaulast nicht erschwert werde. Es fehlt ihr aber die Legitimation, hierbei den Wegebaupflichtigen in der Wahrung seiner Rechte mit der Wirkung zu vertreten, dass die Concessionsbedingungen dessen Widerspruch gegen die Aenderung seiner Rechte gegenstandslos machten und beseitigten. Die bisherige Praxis der Verwaltungsbehörden auf diesem Gebiete ist von den vorstehend dargelegten Rechtsgrundsätzen beherrscht." (Erk. des I. Sen. des Preuss. Ober-Verwaltungsgerichts vom 29. Decbr. 1883; Preuss. Verwalt.-Bl. V. S. 245.)

Literatur.

Der Entwurf des Kölner Centralbahnhofes.

Unter dem Titel: „Der neue Centralbahnhof in Köln. Nach seiner praktischen und ästhetischen Seite beleuchtet von Eb. Wulff, Regierungsbaumeister, vorm. st. Vorsteher der Hochbauabtheilung der Rheinischen Eisenbahn. Köln, April 1884. Druck von Albert Ahn", liegt eine Schrift vor, deren Lectüre allen denjenigen zu empfehlen ist, die für die Gestaltung des neuen Kölner Centralbahnhofes und der Umgebung desselben sich interessiren. Der Verfasser, durch seine geistvollen Schriften auf den Gebieten des Baustils und des Eisenbahnhochbaues in Fachkreisen wohlbekannt, hat einen Entwurf zum Centralbahnhofe, wie die „Köln. Ztg." annimmt, ausseramtlich ausgearbeitet und bespricht, zum Theil polemisch und humoristisch, erstens den Bahnhof nach seiner praktischen Seite, zweitens den Bahnhof in seiner künstlerischen Bedeutung. Ex actu, d. h. aus den genau beobachteten und zahlenmässig festgestellten gegenwärtigen Verhältnissen und

Bedürfnissen, hat Verfasser die „exacten“ Grundlagen gewonnen, auf welchen er, unter Inaussichtnahme einer Verkehrsverdoppelung, das Programm der ganzen Bauanlage construirt. Die Jahresfrequenz des Kölner Centralbahnhofes übertrifft bekanntlich den jährlichen Verkehr eines jeden andern Bahnhofes in Deutschland. Im Jahre 1861 betrug sie 1 276 000 Personen; sie stieg in 14 Jahren aufs Doppelte, denn 1875 belief sich die Zahl der dort verkehrenden Personen auf 2 641 000. Angesichts der Stadterweiterung und der Hafen- und Schifffahrtsbestrebungen hält der Verfasser deshalb die Verdoppelung des gegenwärtigen Verkehrs für das Minimum dessen, was berücksichtigt werden muss, zugleich aber auch für das Maximum dessen, was auf der jetzigen Baustelle am Dom erreicht werden kann. Den Schluss zu ziehen, was also nach Verlauf von 15—20 Jahren zu geschehen hat, unterlässt der Verfasser, wohl in dem berechtigten Gedanken, dass die uns folgende Generation ihre Aufgaben ebenso gut zu lösen wissen wird, wie sie vor 25 Jahren bei Errichtung des gegenwärtigen Centralbahnhofes gelöst wurde und wie sie beim jetzigen neuen Centralbahnhofe zu lösen versucht wird. Auch gestattet ja die ausgedehnte über 40 ha grosse Fläche des jetzt projectirten neuen Güterbahnhofes vor St. Gereon in der Neustadt nach 25 Jahren alle möglichen neuen Anlagen für den Personenverkehr. Berechnet für die Verkehrsverdoppelung, kommt Verfasser auf folgende Masse für die Hauptbestandtheile des neuen Centralbahnhofes: Wartesäle insgesammt 1 500 qm (jetzt 535), Billetschalter 24 (jetzt 12), Gepäckexpedition 300 qm (jetzt 75), Telegraphenapparate 24 (jetzt 12), Depeschenpulte 12 (jetzt 3), Toilettentische für Damen 24 (jetzt 6), desgleichen für Herren 36 (jetzt 14), Abtritte 44 (jetzt 19), Grösse des Vorplatzes 6 680 qm (jetzt 3 340), Gesammtlänge der Personenperrons 4 000 m (jetzt 994 m), Zahl der Personenperrons 14 (jetzt 6). In einem Nachtrage empfiehlt der Verfasser, nicht 14, sondern 16 Personenperrons anzulegen. Ausser den 1 500 qm Grundfläche der Wartesäle nimmt der Verfasser sehr zweckmässig noch 1 500 qm Wartehalle in Aussicht, d. h. einen durch Gitterabschluss von der eigentlichen Perronhalle abgetrennten, mit einem Viertelkreis schliessenden und für den Aufenthalt des Publikums bestimmten freien Raum nach Art der Bahnhöfe in Nürnberg und Pest; die Wartesäle würden demnach für den Maximalwinterverkehr bemessen sein, während der in der schönen Jahreszeit aufs Doppelte gesteigerte Verkehr jene Wartehalle als Ausgleich vorfindet. Die Zwischenperrons, welche auf dem gegenwärtigen Centralbahnhofe 7,1 m breit sind, sollen auf dem neuen Bahnhofe 9,5 bezw. 10 m breit und von den Gepäckfuhren befreit werden; trotzdem erscheint das Breitemass von 10 m recht knapp und nur durch die engen Verhältnisse der Baustelle zu rechtfertigen. Im Uebrigen bildet die Gesammtanordnung des Perrons, wenn gewisse für den Gepäckdienst nöthige Niveauübergänge auch dem Publikum geöffnet sind, eine doppelseitige Kopfstation, welche eine Uebersichtlichkeit des gesammten Verkehrs ermöglicht, wie sie bei der Anordnung von grossen, zwischen den Gleisen sich erhebenden Bauwerken nicht zu erreichen ist.

Am interessantesten sind des Verfassers Erörterungen über den Bahnhof in seiner künstlerischen Bedeutung. „Meine Herren von Köln, es begiebt sich Grosses unter Ihnen!“ ruft er mit Friedrich Wilhelm IV., die ästhetischen Beziehungen zwischen dem Bahnhofe und dem Dome in den Vordergrund schiebend. Man darf dem Dome kein Bauwerk an die Seite stellen, welches seiner unwürdig ist, oder einen Platz verunzieren, der sich, wenn auch nicht zu einem grossen, so doch zu einem der schönsten Plätze Deutschlands gestalten lässt. Die unpassende Ausführung eines in unmittelbarer Nähe des Domes auszuführenden und diesem an Grundfläche gleichen Staatsbauwerks würde nicht allein das Veto des Deutschen Kaisers, sondern zugleich den Einspruch des Deutschen Volkes hervorrufen müssen, das den Kölner Dom als Symbol Deutscher Einheit betrachtet. Verfasser führt zustimmend einen Ausspruch der „Deutschen Bauzeitung“ an: „Unmöglich darf der Bahnhofsneubau dem Dome so nahe auf den Leib rücken, dass es keinen angemessenen Standpunkt zum Beschauen desselben gäbe, oder dass man nur mit dem Kopfe im Nacken den Dom einerseits und das Bahnhofsgebäude andererseits zu betrachten vermöchte.“ Verfasser glaubt bei seinem Projecte jede Halswirbelverrenkung beim Beschauen der beiden Bauwerke zu verhüten. Auch die St. Mariä-Himmelfahrts-Kirche wird in des Verfassers Entwurf mit ihrer vollen Wirkung in die architectonische Gruppe hineingezogen, und es fehlt nichts, als dass die in ihrer Flucht liegende dritte Seite des Platzes mit entsprechend stilisirten Bauten geschmückt werde, um den Bahnhofsplatz nach allen drei Seiten einheitlich abzuschliessen. Dass letzteres im Laufe der Zeit geschehen wird, dafür bürgen bereits einige in der Umgebung und im Geiste der Kathedrale ausgeführte Privatbauten. Diesem Beispiele wird die Königliche Eisenbahndirection, welche im Besitz eines der betreffenden Grundstücke ist, ohne Zweifel folgen; es würden dann nur noch zwei bis drei Bauten in demselben Geiste auszuführen sein.“ Um den Bahnhofsplatz zu „einem der schönsten Plätze Deutschlands“ zu machen, soll ferner in seiner Mitte ein monumentaler Springbrunnen errichtet werden.

Zum Schluss bespricht Verfasser die Gruppirung und den Stil des neuen Bahnhofsgebäudes. Die Gruppirung eines Bauwerks ist um so lebendiger, je complicirter sein Organismus ist und je mehr Einzelzwecke in den einzelnen Baugliedern, trotz aller Einheit des Ganzen, zum klaren Ausdruck gelangen. Hierdurch wird jene Vielheit in der Einheit erzeugt, welche auch dem einfachst stilisirten Gebäude ein höheres Gepräge aufdrückt und jene Eintönigkeit verscheucht, welche so manche reich stilisirte, aber kastenförmige Bauten kennzeichnet (constructions cubiques sagt der Franzose), deren Gruppirung sich der Hauptsache nach auf vier Mauern beschränkt, zwischen welche man den ganzen Organismus, koste es, was es wolle, hineingezwängt hat. Mit Beziehung auf die parallelepipedische Form dieser „Würfelbauten“ bezeichnet der Verfasser die betreffenden Baumeister als Parallelepipedonianer oder Semiparallelepipedonianer, zu welchen Secten er nicht gehören will. Trotz der freien Gruppirung will Verfasser doch dem Gebäude eine symmetrische Erscheinung geben, weil die Bedürfnisse der Ankunfts- und Abfahrtsseite sich in ungezwungener Weise an beiden Seiten des Mittelbaues gleichwerthig vertheilen lassen.

Was die „Stilfrage“ des neuen Bahnhofes anlangt, theilt Verfasser A. Reichensperger's Standpunkt, dass neben dem Dome, dem Portale der Rheinbrücke und der Mariä-Himmelfahrts-Kirche nur ein gothischer Bahnhof statthaft ist. Die Gothik herrsche jetzt schon so sehr in der Umgebung des Platzes vor, dass der Gedanke an einen Neubau romanischen oder antiken Charakters oder auch im Stil moderner Renaissance zurückgewiesen werden müsse. Höchstens könnte die Deutsche Frührenaissance, in deren Formen demnächst auch der Kölner Justizpalast erscheinen wird, in Frage kommen, „weil diese, indem sie in ihrer Massenentwickelung und im Detail mit der Gothik noch hinreichende Verwandtschaft zeigt, um dem Dome gegenüber wenigstens nicht fremdartig zu wirken, besonders geeignet erscheinen würde, in dem grossartigen Neubau die bürgerliche Grösse der alten Hansestadt in Erinnerung zu bringen, während ihre ideale Grösse bereits im Dome ihren besten Repräsentanten gefunden hat“. Aber die steilen Dächer und Giebel der frühen Deutschen Renaissance passen auf ein Bahnhofsgebäude nur gezwungen, und den Vortheil, eine streng „einheitliche Gruppe“ zu erzielen, achtet der Verfasser auch nicht gering. Darum verbleibt er beim gothischen Stil mit durchaus origineller Gruppirung der Massen, mit flachen Dächern und aussergewöhnlichen Constructionen, „die in weiterer Folge wiederum aussergewöhnliche, dem Tudorstil verwandte Gross- und Detailformen nach sich ziehen“. Die Männer, welche dem Dome gewissermassen durch den Bahnhof ein Paroli bieten und durch Contraste wirken möchten, ladet der Verfasser in kühner Wendung ein, an das antike Forum Romanum zu Rom unter lauter classische Bauten eine gothische Kirche mit spitzem Glockenthurm zu setzen, durch gothische Propyläen auf die Akropolis zu Athen zu steigen und an die Stelle des Erechtheions eine romanische Capelle mit Dachreiter zu errichten. Noch kühner ist der Vergleich, dass eine Dame in der kleidsamen Toilette Klytämnestras und ein Gardelieutenant in der Uniform des Publius Cornelius Scipio Africanus Minor auf dem Opernhausballe zu Berlin unzweifelhaft durch Contraste wirken, aber zugleich, was freilich auch als Erfolg betrachtet werden kann, stürmische Heiterkeit erregen würden. Es ist nicht nöthig, die Sache derart auf die Spitze zu treiben. Dass kein antiker Kastenbau den Kölnern als Centralbahnhof beschert wird, dafür sorgt die heutige Kunstrichtung und das heutige Kunstverständniss ohne Zweifel.

Miscellen.

Wilhelm Frhr. von Engerth,

der Erbauer der Semmering-Locomotive und des Schwimmthores im Wiener Donaucanale, begeht am 26. Mai d. J. seinen 70. Geburtstag. Der Oesterreichische Ingenieur- und Architectenverein hat beschlossen, seinem verdienten Mitgliede aus diesem Anlass eine Glückwunschadresse zu überreichen.

Verwendung Englischer Kohlen in Genua.

Der Import Englischer Kohlen in Genua betrug im Jahre 1883 869 095 t, gegen 717 386 t im Jahre 1882 und 607 800 t im Jahre 1881. („Engineering“ v. 14/3. 84.)

Beruhigung der Meereswellen durch Oel.

Wm. J. Card, Capitain des Schoners „Turban“ berichtet über die Erfolge der Verwendung von Oel zur Wellenberuhigung auf einer Reise von Nord-Carolina nach Nova Scotia im September 1883 wie folgt:

Der zu 163 t registrirte Schoner war mit 300 t Bahnschienen so schwer beladen, dass sein Deck nur 2 Fuss über Wasser war. Der am 3. Tage der Reise auftretende Wind versteifte sich am 4. Tage zu einem heftigen Sturme und war der Schoner wegen seines Tiefganges der Wuth der Elemente Preis gegeben und von Wellen, die sich über ihn brachen, überfluthet.

In höchster Noth liess der Capitain durch einen am Bugspriet postirten Mann aus einer kleinen Oelkanne etwas Oel beim

Herannahen jeder Sturzwelle ausgiessen. Das Oel wurde durch die Tülle der Oelkanne ausgespritzt und schätzt der Capitän die jedesmal benutzte Quantität auf den Inhalt eines gewöhnlichen Schoppens. Zuerst wandte man Petroleum an, da dieses aber nicht die gewünschte Wirkung hatte, nahm man Leinöl, von welchem zum Glück 10 Gallons an Bord waren.

Das Resultat der Verwendung dieses Oels war ganz überraschend, die Sturzwellen, deren Wucht nach Angabe des Capitains das Schiff auf die Dauer nicht hätte widerstehen können, wurden wesentlich abgeschwächt.

Nach 15 Stunden war der Oelvorrath erschöpft, das Schiff aber auch mittlerweile geborgen. („Scientific American“ v. 26/1. 84.)

Das Java-Erdbeben und das Telephon.

Nach der „Elektrotechnischen Zeitschrift“ war während des Ausbruches des Krakatoa am 27. August v. J. der Telephonverkehr in Singapore fast unmöglich gemacht; ein eigenthümliches Brausen erstickte die Töne. Eine Linie mit einem unterseeischen Kabel von 1 Meile (1,6 km) Länge liess überdies periodisches Geräusch wie dumpfe Pistolenschüsse erkennen. Die Entfernung zwischen Singapore und der Sundastrasse beträgt ungefähr 800 Kilometer. Die Erscheinungen sprachen mehr für elektrische als für unmittelbare akustische Einflüsse.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Am 20. Mai d. J. wird die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte in Düsseldorf unterstellte Bahnstrecke **Oberbarmen-Hattingen** mit den Stationen Schee, Sprockhövel und der Ladestelle Oberbredenscheid in Betrieb genommen.

Für die neue Bahnstrecke haben die Bestimmungen der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878, des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands, sowie der Localtarife für den Eisenbahn-Directionsbezirk Elberfeld Gültigkeit.

Die Stationen Schee und Sprockhövel werden für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privatdepeschenverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet, während auf der Ladestelle Oberbredenscheid nur eine Abfertigung von Wagenladungsgütern stattfindet.

Anlässlich der Eröffnung der Strecke Oberbarmen-Hattingen gelangen am 20. Mai folgende Nachträge zu den Localtarifen für unsern Verwaltungsbezirk zur Einführung:

a) Nachtrag IV zu dem Local-Gütertarife vom 1. April 1883,

b) Nachtrag IV zu dem Ausnahmetarife B für die Beförderung von Steinkohlen,

c) Nachtrag 26 zum Local-Personengeldtarife vom 1. Mai 1878.

Die unter a) und b) aufgeführten Nachträge, welche durch Vermittlung der Güterexpeditionen bezogen werden können, enthalten ausser den Entfernungen beziehungsweise Frachtsätzen für den Verkehr mit den neuen Stationen verschiedene durch die neue kürzere Eisenbahnverbindung bedingte Frachtermässigungen.

In dem unter a) aufgeführten Nachtrage sind ausserdem Berichtigungen von zwei Frachtsätzen der allgemeinen Kilometertariftabellen aufgenommen. Diese höheren Frachtsätze treten jedoch erst am 1. Juli d. J. in Kraft.

Der Nachtrag zum Localpersonengeldtarife enthält Personenfahrpreise und Gepäcktaxen für den Verkehr mit den Stationen Schee und Sprockhövel der neuen Strecke und im Transit über diese Strecke sowie ferner Billetpreise IV. Wagenclasse für die Stationen der Strecke Finnentrop-Rothemühle.

Auf der Strecke Oberbarmen-Hattingen werden folgende Personenzüge gefahren:

Abfahrt von Barmen (Ober-)	$5^{\underline{35}}$	8^{50}	12^{28}	$6^{\underline{47}}$
Ankunft in Hattingen .	6^{30}	9^{45}	1^{23}	$7^{\underline{42}}$
Abfahrt von Hattingen .	6^{45}	10^{40}	4^{58}	$8^{\underline{00}}$
Ankunft in Barmen (Ober-)	7^{40}	11^{35}	5^{53}	$8^{\underline{55}}$

Elberfeld, den 15. Mai 1884. (1210)
Königliche Eisenbahndirection.

II. Güterverkehr.

Der im **Ostdeutsch - Oesterreichischen Verbande** unterm 28. März und 26. April cr. publicirte Ausnahmesatz für Chamottesteine, Chamotteziegeln und Thon bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen zwischen Saarau und Wien bezw. Jedlesee von 1,37 *M.* pro 100 kg findet bis Ende December d. J. auch für den Verkehr zwischen Saarau einer- und Floridsdorf K. F. N. B. und Stadlau Oe. U. St. E. G. andererseits Anwendung.

Breslau, den 17. Mai 1884. (1211)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Die in dem **Niederländisch - Norddeutschen Gütertarife** vom 1. October 1879 nebst Nachträgen, sowie in dem Niederländisch-Norddeutschen Vieh- etc. Tarife vom 1. Juni 1880 nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Oschersleben des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg treten am 1. Juli d. J. ausser Kraft.

Braunschweig, den 18. Mai 1884. (1212)
Direction der Braunschweigischen Eisenbahn - Gesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn-Güterverkehr Hannover-Magdeburg. Für Güter des Specialtarifs III in Wagenladungen von 10 000 kg von Hamburg nach Ilsenburg tritt am 20. d. M. ein directer Frachtsatz von 0,78 *M.* pro 100 kg in Kraft. (1213)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mit dem 1. Juli 1884 tritt im **Ausnahmetarif für die Beförderung von Schlachtvieh in Wagenladungen** von Stationen des Bezirks Bromberg nach Hamburg, Sternschanze, Schulterblatt, Altona und Ottensen via Berlin vom 1. Mai 1881 eine anderweite Verkehrsleitung in Kraft.

Näheres ist bei den Verbandsstationen zu erfahren.

Bromberg, den 13. Mai 1884. (1214 J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mit dem 1. Juni 1884 tritt der Nachtrag 8 zum Tarife für den Verkehr zwischen den **Braunschweigischen Stationen einerseits** und denjenigen der Bezirke **Berlin, Bromberg (einschliesslich der Marienburg-Mlawkaer Bahn)** sowie der **Oberschlesischen Bahn andererseits** vom 1. August 1882 in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Aenderungen der Nomenclatur des Ausnahmetarifs 1 und 2 (Getreide etc. und Holz, Europäisches, des Specialtarifs II);

II. Ergänzungen resp. Berichtigungen der Vorbemerkungen zu E „Kilometerzeiger“;

III. Anderweite Ergänzungen und Berichtigungen des Tarifs und der Nachträge.

Bromberg, den 2. Mai 1884. (1215J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 1. Juli 1884 treten die im **Berlin-Sächsischen Verbande** bestehenden Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Clausdorf, Sperenberg und Schiessplatz der Königlichen Militär-Eisenbahn einerseits und den Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits ausser Kraft. Von diesem Zeitpunkte ab gelangen die zwischen den bezeichneten Stationen zu befördernden Transporte auf der Station Zossen des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin zur Umkartirung.

Dresden, am 15. Mai 1884. (1216)
Königliche General-Direction der Sächsischen Staats-Eisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg - Braunschweigischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Juni d. J. tritt zu dem Tarife, Theil II vom 1. Mai 1883 für den obenbezeichneten Verkehr der Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält ausser bereits im Instructionswege eingeführten und publicirten Aenderungen des Tarifs eine Ergänzung der Nomenclatur des Ausnahmetarifs 1, sowie neue Frachtsätze für die Stationen Ilsenburg und Oschersleben des Directionsbezirks Magdeburg und die Station Oschersleben der Braunschweigischen Eisenbahn.

Exemplare dieses Nachtrages sind von den Verbandsstationen zu beziehen.

Magdeburg, den 14. Mai 1884. (1217)
Königliche Eisenbahndirection, Namens der Verbandsverwaltungen.

Vom 1. Juli cr. ab werden die im directen Güterverkehre des **Schlesisch - Süddeutschen Verbandes** im Tarifheft No. 1 auf den Seiten 4 bis 7 und im Tarifheft No. 2 auf den Seiten 5 bis 7 bezw. im Nachtrag II zu Heft No. 2 Seite 3 und 4 enthaltenen Routen- resp. Bahnhofsvorschriften aufgehoben.

An deren Stelle tritt in beiden Tarifheften folgende Bestimmung:

„Weichen die im Frachtbriefe gegebenen Routenvorschriften von den für den betreffenden Monat massgebenden, zwischen den Verwaltungen vereinbarten Instradirungs - Bestimmungen ab, so findet Abfertigung von Bahn zu Bahn statt.“

Breslau, den 15. Mai 1884. (1218)
Königliche Eisenbahn-Direction, im Namen der Deutschen Verbands-Verwaltungen.

Mit dem 1. Juli cr. gelangen die im **Galizisch-Deutschen bezw. Galizisch-Niederländischen Holzverkehr** (Tarifheft I, II, III vom 1. Februar 1879, Tarifheft V vom 1. November 1881) für den Verkehr mit den Stationen M. Ostrau und Pohl K. F. N. B. bestehenden Frachtsätze und somit die Tarifhefte I, II, III und V in ihrem ganzen Umfange zur Aufhebung und werden durch anderweite directe Tarife nicht ersetzt.

Breslau, den 15. Mai 1884. (1219)
Namens der Verbands-Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction.

Vom 1 Juli d. J. ab finden die im Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke **Elberfeld** und **Berlin** enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 für Eisen etc. nach Stettin transit nur noch auf solche Sendungen Anwendung, deren überseeische Ausfuhr nach ausserdeutschen Häfen nachgewiesen wird. Für alle übrigen Sendungen nach Stettin gelten die im

Tarif für Stettin loco angegebenen Frachtsätze.

Elberfeld, den 14. Mai 1884. (1220)
Namens der betheiligten Verwalungen:
Königliche Eisenbahn-Direction.

Vom 1. Juni d. J. ab werden die Frachtsätze im directen **Güterverkehr zwischen Posen und Zerkow** in der Eilgutclasse um 6 ₰, in allen übrigen Classen und den Ausnahmetarifen um 3 ₰ pro 100 kg ermässigt.

Breslau, den 16. Mai 1884. (1221 H&V)
Direction der Oels-Gnesener Eisenbahn-Gesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Main-Neckar-Eisenbahn. Die im Verkehre zwischen unseren Stationen Frankfurt a/M. Westbahnhof, Darmstadt und Bensheim, sowie Sachsenhausen Staatsbahn einer- und Mannheim transit sowie Ludwigshafen transit andererseits bestehenden directen Frachtsätze treten am 1. Juli l. J. ausser Kraft. Von diesem Tage ab findet die Abfertigung der Güter nur noch nach den für Mannheim loco, Ludwigshafen loco gültigen höheren Frachtsätzen statt.

Darmstadt, den 17. Mai 1884. (1222)
Die Direction der Main-Neckar-Eisenbahn.

Zu unserem **Local-Gütertarif** vom 1. Mai 1882 ist ein vom 15. Mai cr. ab gültiger Nachtrag XIII erschienen, durch welchen eine Ergänzung der Specialbestimmungen zu § 47 des Betriebsreglements (Abschnitt A des Tarifs) erfolgt.

Nähere Auskunft ertheilen die sämmtlichen Güterexpeditionen. Exemplare des Nachtrags können durch unsere Betriebscontrole hier unentgeltlich bezogen werden.

Altona, den 15. Mai 1884. (1223)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 1. Juni d. J. treten im **Sächsisch-Oesterreichischen Verbande** für den Classengutverkehr zwischen Olbernhau und Wien (Oe. U. St. E. G., K. F. N. B., Oe. N. W. B., K. F. J. B.), sowie für Getreide (Ausnahmetarif 5a) von Swolenowes (Oe. U. St. E. G.) nach verschiedenen Sächsischen Stationen neue Sätze in Kraft, welche bei den betheiligten Stationen zu erfahren sind.

Dresden, den 17. Mai 1884. (1224)
Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 1. Juli 1884 tritt zu den Heften 2, 3 und 4 sowie zum Anhang des Gütertarifs für den **Ost-Westdeutschen Verband** der Nachtrag 2 in Kraft. Derselbe enthält u. A. neben der Ergänzung der Nomenclatur der Ausnahmetarife für Getreide etc., Holz, Europäisches, des Specialtarifs II und Eisen und Stahl der Specialtarife I und II

1. im Nachtrage zum Heft 2 Entfernungen und Frachtsätze für die neu in den Verband einbezogenen Stationen Baudach, Beutnitz, Brechelshof, Faulbrück, Fellhammer, Ferdinandstein, Fröbel, Fürstenfelde, Göritz, Gr. Gandern, Herrnprotsch, Kl. Bresa, Kohlow, Lässig, Nittriz, Podejuch, Rädnitz, Schmolz, Uchtdorf, Vietnitz, Vorderheide und Wilhelmsfelde-Fiddichow der Breslau-Freiburger Eisenbahn, Bernstadt der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn, Ilsenburg, Leubingen und Patzetz des Directionsbezirks Magdeburg, Anröchte, Belecke, Erwitte und Warstein der Warstein-Lippstadter Eisenbahn, Dahlbusch, Präsident, Prinz von Preussen, Rheinbrohl und Wiemelhausen des Directionsbezirks Köln (rechtsrh.), Dahlbruch, Ferndorf und Hilchenbach des Directionsbezirks Elberfeld, Eisern, Hain und Reinhold-Forster der Eisern-Siegener Eisenbahn und Blumenthal, Gemünd (Eifel), Gondelsheim (Eifel), Hellenthal, Müllenborn, Prüm, Schleiden (Eifel), Wilwerath und Witterschlick des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrh.), ferner anderweite Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Cöthen, Halle und Sömmerda des Directionsbezirks Magdeburg, sowie Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl des Specialtarifs II im Verkehr zwischen Brebach, Burbach, Dillingen, Neunkirchen und Völklingen des Directionsbezirks Köln (linksrh.) einer- und Grajewo und Prostken der Ostpreussischen Südbahn andererseits;

2 im Nachtrage zum Heft 3 Entfernungen und Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen Barnow, Grammen, Gumenz, Hardenberg, Klaukendorf, Mertinsdorf, Morroschin, Neu-Kolziglow, Nitzwalde, Ortelsburg, Passenheim, Reinfeld (Holzverladestelle) und Sellin des Directionsbezirks Bromberg und Heidersdorf, Karschau und Kurtwitz des Directionsbezirks Breslau, ferner anderweite Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Colberg, Degow und Fritzow des Directionsbezirks Bromberg und Dortmund und Lünen der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn, sowie eine Bestimmung, dass die Ausnahmefrachtsätze für Eisen etc. des Specialtarifs II im Verkehr mit Stettin trans. nur auf solche Sendungen Anwendung zu finden haben, welche nachweislich zum überseeischen Export nach ausserdeutschen Ländern bestimmt sind;

3. im Nachtrage zu Heft 4 Entfernungen und Frachtsätze für die unter 1 genannten Breslau-Freiburger und Rechte-Oder-Ufer-Stationen, sowie anderweite Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Dortmund und Lünen der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn;

4. im Nachtrage zum Anhang Salzausnahmefrachtsätze für die neu einbezogenen Stationen Berlinchen der Glasow-Berlinchener und Glasow der Stargard-Cüstriner Bahn. — Durch den Nachtrag 2 zum Heft 2 wird der Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisen und Stahl des Specialtarifs II in Wagenladungen von 10 000 kg im Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a/M. und der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen einer- und Grajewo und Prostken der Ostpreussischen Südbahn, sowie Illowo und Mlawka der Marienburg-Mlawkaer Bahn andererseits, gültig vom 1. März 1881, bezüglich des Verkehrs zwischen den Stationen Brebach, Burbach, Dillingen, Neunkirchen und Völklingen einer- und Grajewo und Prostken andererseits aufgehoben.

Die Nachträge enthalten neben der Beschränkung im Verkehr mit Stettin trans. ausser vielfachen Ermässigungen auch einzelne Erhöhungen durch Berichtigung z. Z. bestehender Entfernungen bezw. Frachtsätze.

Exemplare des Nachtrags sind auf den Verbandsstationen käuflich zu haben.

Hannover, den 16. Mai 1884. (1225)
Königliche Eisenbahn-Direction Hannover,
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Werrabahn-Bayerischer Güterverkehr. Am 1. Juni d. J. tritt zum Tarife vom 1. Juli 1883 der Nachtrag III in Kraft, durch welchen die Bayerische Station Harsdorf in den directen Verkehr einbezogen wird, für Station Eisenach veränderte Frachtsätze eingeführt und Ausnahmetarife für den Transport von Schwerspath und Zuckerrüben, sowie Zuckerrüben-Abfälle erstellt werden.

Exemplare dieses Nachtrags sind, insoweit der Vorrath reicht, von den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich abzugeben.

Meiningen, den 15. Mai 1884. (1226)
Die Direction
der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft.

Die im **Local-Steinkohlen-Ausnahmetarif** der vormaligen Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn unter Anmerkung 3 enthaltene Bestimmung, wonach für die in Breslau zur Verschiffung kommenden Steinkohlen zunächst die vollen Localsätze berechnet werden und die Differenz gegen die Verschiffungssätze nachträglich vergütet wird, kommt vom 15. Mai d. J. ab in Wegfall. Vom genannten Tage ab werden die qu. Verschiffungssätze gemäss unserer Bekanntmachung vom 4. d. M. bei der Aufgabe der Sendungen berechnet, jedoch ausschliesslich für die an der Hafenanlage des Oderthorbahnhofes zur Oder zu verladenden Transporte.

Breslau, den 13. Mai 1884. (1227)
Königliche Eisenbahndirection.

Vom 1. Juli cr. ab tritt im **Schlesisch-Schweizerischen Güterverkehre** folgende Bestimmung in Kraft:

Werden seitens der Versender in den Frachtbriefen Routenvorschriften gegeben, welche von den für den betreffenden Monat massgebenden, zwischen den Verwaltungen vereinbarten Instradirungsbestimmungen abweichen, so findet Abfertigung der Sendungen von Bahn zu Bahn statt.

Breslau, den 16. Mai 1884. (1228)
Königliche Eisenbahndirection,
im Namen der Deutschen Verbands-Verwaltungen.

In den Staatsbahnverkehren **Hannover** und **Oldenburg-Breslau** bezw. **Hannover** und **Oldenburg-Berlin** treten die Ausnahmefrachtsätze für Stärke aller Art etc. von den Stationen Breslau, Oberschlesischer Bahnhof, Oswitz und Berlin, Dresdener Bahnhof, nach den Stationen Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Hamburg, Harburg, Brake, Elsfleth und Nordenhamm mit dem 1. Juli d. J. ausser Kraft.

Im Staatsbahnverkehr Hannover-Berlin gelangen mit demselben Tage anderweite theils ermässigte, theils erhöhte Streckenfrachtsätze für die Stationen der Warstein-Lippstadter Eisenbahn zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Stationen sowie das Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft ertheilen.

Berlin, den 17. Mai 1884. (1229)
Königliche Eisenbahn-Direction,
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 20. Mai cr. ab ist der Artikel „Muschelschalen aller Art“ in den Specialtarif II des Deutsch-Belgischen Gütertarifs vom 1. Januar 1881 versetzt.

In der Güterclassification des genannten Tarifs ist die Position: Muschelschalen und Muschelschalen-Abfälle zum Kalkbrennen, Specialtarif III, zu streichen, jedoch tritt die neue Classification für Muschelschalen, sofern solche zum Kalkbrennen benutzt werden, erst am 5. Juli cr. in Kraft.

Köln, den 20. Mai 1884. (1230)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction,
(linksrheinische).

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Güterverkehr. Vom 15. d. Mts. ab wird der Artikel „Gasreinigungsmasse“ im Rheinisch-Köln-Minden-Belgischen Güterverkehr zu den Sätzen des Specialtarifs III abgefertigt.

Köln, den 14. Mai 1884. (1231)
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische).

Am 1. Juli d. J. treten in Folge Vereinigung der Station Oschersleben M. H. des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg mit der Station Oschersleben der Braunschweigischen Eisenbahn die im Verkehre zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Köln (rechtsrhein.)** einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Magdeburg** andererseits gemäss der nachgenannten Tarife als:

1. des Gütertarifs vom 1. Mai 1882,
2. des Tarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Juli 1882

nebst Nachträgen bestehenden Tarifkilometer und Frachtsätze für Oschersleben M. H. ausser Gültigkeit.

Vom genannten Tage ab werden die Güter- etc. Sendungen zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrhein.) einerseits und der Station Oschersleben andererseits ausschliesslich zu den in den Tarifen für den Verkehr mit Stationen der Braunschweigischen Eisenbahn enthaltenen bezüglichen Tarifkilometern und Frachtsätzen, welche sich den nach Vorstehendem ausser Gültigkeit tretenden gleichstellen, abgefertigt werden.

Köln, den 15. Mai 1884. (1232)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Vom 1. Juli 1884 neuen Stils ab scheiden für die Verkehrsrichtung von Deutschland nach Russland die Routen via Pristewitz-Ruhland bezw. Kamenz-Senftenberg-Müllrose-Cüstrin-Schneidemühl-Alexandrowo bezw. Wirballen im Verkehr zwischen den Stationen Alt-Chemnitz, Annaberg, Chemnitz, Dresden-Neustadt (Schlesischer Bahnhof), Reichenbach i. V. und Werdau einerseits und den Russischen Stationen Moskau (M. B. E.), Wjäsma (M. B. E.), Smolensk (M. B. E.), Gorodeja und Moskau, Minsk und Smolensk ohne Bahnhofsbezeichnung andererseits aus und treten von dem gedachten Tage ab die Routen Görlitz-Hansdorf-Glogau-Posen-Thorn-Alexandrowo bezw. Wirballen an deren Stelle.

Bromberg, den 14. Mai 1884. (1233 J)

Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Für den Transport von **Braunkohlen, Braunkohlenbriquettes und Braunkohlencokes von Meuselwitz nach Leipzig,** Dresdener Bahnhof, kommt vom 16. d. M. ab ein Ausnahmefrachtsatz von 21 *M.* pro Wagen à 10 000 kg zur Anwendung.

Dresden, am 19. Mai 1884. (1234)

Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Kohlentarif Kladno-Sachsen. Mit 1. Juni l. J. tritt ein Tarif für den directen Transport von mineralischer Kohle und Cokes aus dem Buschtêhrad-Kladnoer Kohlenrevier nach Stationen der K. Sächsischen Staatsbahnen via Kralup-Bodenbach in Kraft.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich bei der privilegirten Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien, I. Pestalozzigasse 8, zu beziehen. (1235 RM)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. 14 Tage nach erfolgter Publication im Centralblatte finden unter den daselbst angeführten Bedingungen nachstehende Frachtsätze im Reclamationswege Anwendung:

für Maschinentheile
aus Eisen oder Stahl etc.
bei Zahlung der Fracht für mindestens

	5 000 kg	10 000 kg
	pro Wagen	
von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz		
nach Semil	0,87 *M.*	0,80 *M.*
„ Starkenbach . . .	1,16 „	1,06 „
von Aussig-Landungsplatz		
nach Starkenbach . . .	1,16 „	1,06 „

plus 10 *ℌ* Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 17. Mai 1884. (1236)

Betriebs-Direction.

III. Eisenbahn-Effectenverkehr.

K. K. priv. Südbahngesellschaft. Es wird hiermit zur Kenntniss der Herren Actionäre gebracht, dass die am heutigen Tage stattgehabte Generalversammlung den Rechnungsabschluss für das Jahr 1883 genehmigt und die für dieses Jahr zu vertheilende Dividende auf sechs Francs festgesetzt hat.

Die Zahlung findet zum Wechselcourse auf Paris berechnet vom 1. Juni ab gegen Einziehung des Dividendencoupons des Jahres 1883, No. 1 statt und zwar

in Wien bei der Liquidatur der Gesellschaft am Südbahnhofe und
bei der K. K. priv. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe,
in Budapest bei der Ungar. allg. Creditbank,
in Triest bei den Herren Morpurgo & Parente,
in Berlin bei Herrn S. Bleichröder,
in Frankfurt a. M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
in Hamburg bei der Norddeutschen Bank und den Herren L. Behrens & Söhne,
in Leipzig und Dresden bei der allg. Deutschen Creditanstalt,
in Basel bei den Herren von Speyr & Co.,
ferner in Paris, London, Genf etc.

Wien, am 15. Mai 1884.

Der Verwaltungsrath. (1237)

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Ziehungsliste. Bei der am 1. Mai 1884 auf Grund des mit hohem K. K. Finanz-Ministerialerlasse vom 27. Januar 1866, Z. 4788, genehmigten Tilgungsplanes in Gegenwart eines K. K. Notars vorgenommenen XVI. Verloosung der Silber-Prioritätsobligationen Emission 1866 à 300 fl. Oe. W. wurden folgende 152 Nummern gezogen:

210 214 288 590 740 775 868 901 904 962
1199 1263 1284 1470 1658 1716 1952 2179
2186 2691 2711 2986 3068 3113 3206 3245
3442 3509 3556 3577 3672 3846 3970 4106
4341 4414 4465 4477 4679 4714 4916 4937
5057 5088 5104 5288 5668 5684 5777 5808
6149 6434 6448 6648 6689 6708 6856 6973
7045 7146 7287 7435 7750 7762 7905 8212
8220 8306 8315 8690 8739 9019 9081 9262
9348 9405 9458 9629 9825 9883 9896 9973
10033 10178 10284 10289 10313 10333 10375
10697 10938 11093 11096 11140 11174 11184
11188 11250 11381 11387 11393 11415 11421
11596 11697 11729 11850 12102 12114 12148
12288 12518 12557 12745 12747 12875 12991
13076 13389 13488 13515 13638 13639 13650
13744 13901 14179 14187 14240 14304 14344
14365 14440 14597 14619 14661 14668 14763
15147 15235 15238 15268 15341 15485 15561
15838 15933 16023 16077 16254 16287 16314.

Vom 1. August 1884 an werden diese Obligationen, wenn sie mit allen nach diesem Tage fällig werdenden und zu diesen Obligationen gehörenden Coupons nebst Talon präsentirt werden, bei der Hauptcassa der Gesellschaft in Wien (Nordwestbahnhof) zum Nominalwerthe in effectivem Silber eingelöst; ferner übernehmen noch die Einlösung dieser Obligationen, — u. zw. spesen- und provisionsfrei in Reichsmark umgerechnet nach demjenigen Wiener Course, welcher nach Vereinbarung der Oesterreichischen Eisenbahnen periodisch bekannt gegeben wird — nachbenannte Zahlstellen:

in Berlin: die Deutsche Bank und die Direction der Disconto-Gesellschaft;
„ Breslau: Herr E. Heimann;
„ Frankfurt a/M.: die Filiale der Bank für Handel und Industrie und die Herren M. A. v. Rothschild & Söhne;
„ Leipzig: die Allgemeine Deutsche Creditanstalt;
„ München: die Bayerische Vereinsbank und Herr Josef v. Hirsch.

Die Verzinsung obiger gezogenen Obligationen hört mit Ende Juli 1884 auf und wird daher der Werth der von den Obligationen etwa abgetrennten, nach dem 1. August 1884 fällig werdenden Coupons von dem Einlösungsbetrage in Abzug gebracht.

Bisher sind noch unbehoben von der Ziehung 1882: 730 736 5424 7280 7570 7798 11503 14367.

Ziehung 1883: 1035 2496 2564 2578 2902 3420 4527 4542 5150 5511 5569 6327 7760 8272 8893 9650 14159 15576.

Wien, den 1. Mai 1884. (1238)

Vom Verwaltungsrathe.

IV. General-Versammlungen.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Nachdem bei der für den 15. Mai l. J. einberufenen 33. ordentlichen Generalversammlung die nach Art. 28 der Statuten erforderliche Anzahl von Actien nicht vertreten war, konnte über den fünften und sechsten Gegenstand der Tagesordnung:

„Uebernahme des Betriebes auf, fremden Gesellschaften gehörenden Secundärbahnen“ und

„Aenderung des Artikels 28 der Statuten über die Beschlussfähigkeit einer ausserordentlichen Generalversammlung“

ein Beschluss nicht gefasst werden.

Die Herren Actionäre werden daher hiermit im Sinne des Art. 28 der Statuten zu der am 19. Juni l. J. um 10 Uhr Vormittags in Wien, Stadt, Eschenbachgasse No. 9 (Saal des Oesterr. Ingenieur- und Architektenvereins) stattfindenden

vierunddreissigsten, ausserordentlichen General-Versammlung

mit dem Bemerken eingeladen, dass der Beschluss dieser General-Versammlung gültig sein wird, wenn mindestens 50 Actionäre an der Versammlung theilnehmen, welche wenigstens ein Zehntel des Actiencapitales repräsentiren.

Tagesordnung:

1. Uebernahme des Betriebes auf, fremden Gesellschaften gehörenden Secundärbahnen.
2. Aenderung des Artikels 28 der Statuten über die Beschlussfähigkeit einer ausserordentlichen General-Versammlung.

Nach Art. 22 der Statuten können der General-Versammlung nur jene Actionäre beiwohnen, welche mindestens 40 Actien besitzen und dieselben spätestens 14 Tage vor dem Zusammentritte der General-Versammlung bei einer der nachstehend bezeichneten Cassen hinterlegt haben, und zwar:

in Wien bei der K. K. priv. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe,
bei Herrn S. M. von Rothschild, oder
bei der Liquidatur der Gesellschaft am Südbahnhofe (Administrationsgebäude),

in Budapest bei der Ungar. allgem. Creditbank,
in Triest bei den Herren Mopurgo & Parente,
in Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
in Berlin bei Herrn S. Bleichröder,
in Hamburg bei den Herren L. Behrens & Söhne,
in Basel bei den Herren von Speyr & Co.,
in Paris bei der Depotcasse der Gesellschaft, rue Laffitte 17,
in London bei den Herren N. M. Rothschild & Söhne,
in Mailand bei der Banca generale,
in Genf bei den Herren Lombard, Odier & Comp.,
in Lyon bei den Herren P. Galline & Co. und Veuve Morin, Pons & Comp.

Gegen die deponirten Actien werden Depositenscheine und Legitimationskarten ausgefolgt, welch' letztere den Zutritt zur General-Versammlung gewähren.

Abwesende Actionäre können sich mittelst schriftlicher Vollmacht durch einen anderen Actionär vertreten lassen, der selbst das Recht der Theilnahme an der General-Versammlung hat (Art. 23).

Im Vertretungsfalle ist die auf der Legitimationskarte vorgedruckte Vollmacht auszufüllen, von dem Vollmachtgeber eigenhändig zu unterfertigen und spätestens am 14. Juni l. J. bei der Liquidatur der Gesellschaft in Wien (Südbahnhof) vorzuweisen, wobei bemerkt wird, dass nach Art. 25 der Statuten kein Actionär mehr als 10 Stimmen aus eigenem Rechte und mehr als 20 Stimmen aus eigenem Rechte und als Bevollmächtigter anderer stimmberechtigter Actionäre in sich vereinigen kann.

Wien, den 15. Mai 1884. (1239)
Der Verwaltungsrath.

V. Submissionen.

Submission. Es sollen die Anfertigung und Lieferung von 40 Stück Normal-Güterzug-Locomotiven in 2 Loosen à 20 Stück nebst Ausrüstungsstücken und 2 Satz Reservetheilen im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen in dem diesseitigen maschinentechnischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können von demselben gegen Einsendung von 2 *M.* bezogen werden.

Offerten sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift:
„Offerte auf Lieferung von Locomotiven" zu dem auf Dienstag, den 27. Mai, Vormittags 11 Uhr anberaumten Submissionstermine an das diesseitige maschinentechnische Büreau einzusenden, welches auf mündliche oder schriftliche Anfrage auch jede erforderliche Auskunft ertheilen wird.

Magdeburg, den 10. Mai 1884. (1240)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Main-Neckarbahn. Lieferung von Uniformen. Die Lieferung der für das Dienstpersonal erforderlichen Uniformen und zwar:

149 grosse Paletots,
92 kleine Paletots,
99 Tuchröcke,
98 Leinwandröcke,
337 Tuchhosen,
98 Leinwandhosen,
572 Mützen

soll durch Submission vergeben werden.

Angebote hierauf sind verschlossen und mit der Aufschrift „Lieferung von Uniformen" bis zum 26. Mai 1884, Vormittags 10 Uhr bei dem Hauptmagazinsverwalter dahier einzureichen. Die Eröffnung der Submissionen, welcher die Submittenten beiwohnen können, findet im vorgenannten Termin statt.

Die Bedingungen sind bei dem Hauptmagazinsverwalter dahier, sowie bei den Magazinsverwaltern zu Frankfurt und Heidelberg offen gelegt.

Darmstadt, den 10. Mai 1884. (1241)
Der Ober-Betriebsinspector.
Gessner.

K. Württemb. Staatseisenbahnen. Für den Bodensee-Trajectbetrieb ist die Anschaffung eines eisernen Schiffskörpers nebst Ausrüstungsgegenständen zu einem mit 2 Gleisen versehenen und für den Transport von 8 Eisenbahnwagen bestimmten Trajectkahn beabsichtigt.

Der Schiffskörper ist möglichst bald und spätestens 3 Monate nach Bestellung fertig abzuliefern.

Ein Programm für die Construction dieses Schiffskörpers kann von dem Secretariat der Generaldirection bezogen werden.

Offerten sind bis zum 30. Mai, Mittags 12 Uhr, versiegelt und mit der Aufschrift: „Trajectkahn - Lieferung" versehen dem Secretariat der Generaldirection zuzustellen.

Stuttgart, den 17. Mai 1884. (1242)
K. Generaldirection. Böhm.

VI. Verkauf von Altmaterialien.

Main-Neckar-Bahn. Verkauf alter Materialien. Die auf verschiedenen Stationen der Main-Neckar-Bahn lagernden alten Materialien an: Schienen, Bandagen, Schweisseisen, Gusseisen, Drehspähnen, Feuerbuchsplatten von Kupfer, Locomotivkesseln und Locomotivrädern, eisernen Thoren etc. sollen Dienstag, den 27. l. Mts., Vormittags 10 Uhr, durch Submission vergeben werden.

Der Haupt-Magazins-Verwalter zu Darmstadt wird über diese Materialien bis zum bezeichneten Termine Auskunft geben und können die Verkaufsbedingungen, sowie das Verzeichniss der zum Verkaufe kommenden Materialien gegen eine Gebühr von 40 ₰ auf frankirte Anfrage von demselben bezogen werden.

Die Gebote müssen bis zu genanntem Termine bei dem Haupt-Magazins-Verwalter zu Darmstadt frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift „Verkauf alter Materialien betr." eingereicht werden.

Darmstadt, 14. Mai 1884. (1243)
Der Ober-Betriebs-Inspector.
Gessner.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 41. **Zeitung des Vereins** 1884.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 24. Mai 1884.

Dieser Nummer liegt No. 10 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Das Gesetz, betreffend den weiteren Erwerb von Eisenbahnen für den Staat,

und die Neuwahl einer geschäftsführenden Direction des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Das Gesetz, betreffend die Verstaatlichung der Berlin-Hamburger, der Oels-Gnesener und der Tilsit-Insterburger Eisenbahn, sowie die Erwerbung der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn und der an der Uelzen-Langwedeler, der Wunsstorf-Bremer und der Bremen-Geestebahn der Freien Hansestadt Bremen zustehenden Eigenthums- bezw. Miteigenthumsrechte durch den Preussischen Staat, ist unterm 17. d. M. Allerhöchst vollzogen und, wie in voriger Nummer mitgetheilt wurde, auch bereits publicirt worden.

Wir verzichten darauf die §§ 1—3 des Gesetzes, welche wörtlich mit den betreffenden Paragraphen des Gesetzentwurfs übereinstimmen, die wir in No. 28 S. 369 d. Ztg. zum Abdruck brachten, wiederzugeben. — Die noch nicht mitgetheilten §§ 3 bis 12 des Gesetzes lauten wie folgt:

§ 3. Die Staatsregierung wird ermächtigt,
in Gemässheit des im § 1 sub 1a gedachten Vertrages die Mittel zur Deckung der den Actionären der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft zu gewährenden baaren Zuzahlung von 1 500 000 ℳ
aus dem Reservefonds der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft, sobald dieser Fonds dem Staate zugefallen sein wird, zu entnehmen.

Im Uebrigen bleibt die Verwendung dieses Fonds, wie auch des Versicherungsfonds für rollende Güter, sowie der Reserve- und Erneuerungsfonds der Tilsit-Insterburger und der Oels-Gnesener Eisenbahngesellschaft nach Abzug der daraus in Gemässheit der im § 1 sub 1a, 3 und 4 gedachten Verträge zu gewährenden Abfindungen der Verfügung durch besonderes Gesetz vorbehalten.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzminister werden ermächtigt, bei dem Umtausch von Actien in Staatsschuldverschreibungen, sofern die Anzahl der eingereichten Stücke den nach den abgeschlossenen Verträgen für den Umtausch massgebenden Verhältnisszahlen nicht entspricht, die Ausgleichung des in Schuldverschreibungen nicht darstellbaren Ueberschussbetrags durch Baarzahlung zu bewirken, wobei der zu zahlende Betrag nach dem um 1 pCt. verminderten Course, welcher für Staatsschuldverschreibungen der 4 pCt. consolidirten Anleihe vor dem Tage des Umtausches zuletzt an der Berliner Börse bezahlt worden ist, berechnet wird.

§ 4. Die Staatsregierung wird ermächtigt, an Stelle der noch nicht begebenen Prioritätsobligationen des im § 1 sub 3 bezeichneten Eisenbahnunternehmens, soweit sich die weitere Begebung als unthunlich oder nach dem Ermessen des Finanzministers als nachtheilig erweisen sollte, nach Massgabe des Bedürfnisses für die in dem Anleiheprivilegium bezeichneten Verwendungszwecke, Staatsschuldverschreibungen zu dem Betrage von 389 400 ℳ auszugeben.

§ 5. Der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzminister werden ermächtigt, demnächst die Auflösung
der Berlin-Hamburger und
der Oels-Gnesener Eisenbahngesellschaft
nach Massgabe der im § 1 ad 1a und 4 bezeichneten Verträge herbeizuführen und bei der Auflösung der im § 1 ad 1a, 3 und 4 bezeichneten Gesellschaften unter Verwendung der im § 2 sub a bis e bewilligten Mittel den Kaufpreis für den Erwerb der Bahnen zu zahlen.

Der Finanzminister wird ferner ermächtigt, die bisher begebenen und die etwa noch zu begebenden Anleihen der in diesem Gesetze bezeichneten Eisenbahnunternehmungen, soweit dieselben nicht inzwischen getilgt sind, zur Rückzahlung zu kündigen, sowie auch den Inhabern der Schuldverschreibungen dieser Anleihen die Rückzahlung der Schuldbeträge oder den Umtausch gegen Staatsschuldverschreibungen anzubieten und die Bedingungen des Angebots festzusetzen. Die hierzu erforderlichen Mittel sind durch Verausgabung eines entsprechenden Betrages von Staatsschuldverschreibungen aufzubringen.

In gleicher Weise wird der Finanzminister zur Rückzahlung, sowie zum Umtausche der bisher begebenen und der etwa noch zu begebenden Prioritätsobligationen derjenigen Eisenbahngesellschaften ermächtigt, deren Unternehmungen auf Grund der Gesetze vom 20. December 1879 (Gesetzsamml. S. 635), vom 14. Februar 1880 (Gesetzsamml. S. 20), vom 25. Februar 1880 (Gesetzsamml. S. 55), vom 28. März 1882 (Gesetzsamml. S. 21,) vom 13. Mai 1882 (Gesetzsamml. S. 269) und 24. Januar 1884 (Gesetzsamml. S. 11) auf den Staat übergegangen sind, soweit die vorbezeichneten Gesetze eine Ermächtigung dazu nicht bereits enthalten.

§ 6. Ueber die Ausführung der im § 5 getroffenen Bestimmungen hat die Staatsregierung dem Landtage bei jedes-

maliger Vorlage des Etats der Eisenbahnverwaltung Rechenschaft zu geben.

§ 7. Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfuss, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchen Coursen die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen (§§ 2, 4 und 5) bestimmt, soweit nicht durch die im § 1 angeführten Verträge Bestimmung getroffen ist, der Finanzminister.

Im Uebrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihen, wegen Annahme derselben als pupillen- und depositalmässige Sicherheit und wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. December 1869 (Gesetsamml. S. 1197) zur Anwendung.

§ 8. Die Staatsregierung wird auf Grund des § 5 sub a des Gesetzes vom 24. Februar 1850, betreffend die Verwaltung des Staatsschuldenwesens und Bildung einer Staatsschulden-Commission (Gesetzsamml. S. 57), ermächtigt, die Verwaltung der Anleihecapitalien der im § 1 bezeichneten Eisenbahngesellschaften, soweit diese Anleihecapitalien vom Staate als Selbstschuldner übernommen sind resp. übernommen werden, der Hauptverwaltung der Staatsschulden zu übertragen.

Die Behufs der Amortisation eingelösten oder angekauften Obligationen bezw. Actien werden nach Vorschrift des § 17 des bezeichneten Gesetzes vom 24. Februar 1850 vernichtet und die Geldbeträge öffentlich bekannt gemacht.

§ 9. Jede Verfügung der Staatsregierung über die im § 1 bezeichneten Eisenbahnen (bezw. Eisenbahntheile) durch Veräusserung bedarf zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtages. Ebenso ist zur Veräusserung der in Gemässheit des § 2 No. 3 für den Staat zu erwerbenden Actien, sowie der daselbst bezeichneten Bahn und zur Fusionirung derselben mit einer anderen Eisenbahnunternehmung die Genehmigung beider Häuser des Landtages erforderlich.

Alle dieser Vorschrift entgegen einseitig getroffenen Verfügungen sind rechtsungültig.

§ 10. Bis zu einer anderweiten gesetzlichen Regelung der Communalbesteuerung der Eisenbahnen finden die bisherigen gesetzlichen Bestimmungen über die Verpflichtung der Eisenbahnen zur Zahlung von Gemeinde-, Kreis- und Provinzialsteuern auf die im § 1 sub 1 a, 2 bis 4 bezeichneten Eisenbahnen auch nach dem Uebergange derselben in die Verwaltung für Rechnung des Staates oder in das Eigenthum des Staates in gleicher Weise, wie bis zu diesem Zeitpunkte, Anwendung.

Sofern nach dem Uebergange in das Eigenthum oder in die Verwaltung für Rechnung des Staates eine der in diesem Gesetze bezeichneten Eisenbahnen oder Theilstrecken derselben mit einer anderen dieser Bahnen oder Theilstrecken derselben oder mit anderen dem Staate gehörigen oder für Rechnung des Staates betriebenen Bahnstrecken zu einem Eisenbahn-Directionsbezirk vereinigt sind oder noch vereinigt werden, und in Folge dessen für eine Station des neugebildeten Eisenbahn-Directionsbezirks sich eine Verminderung des steuerpflichtigen Reinertrages ergeben sollte, so ist der Besteuerung der Betrag des steuerpflichtigen Reineinkommens der betreffenden Stationen nach dem Durchschnitte der am 1. April 1880 vorangegangenen drei Steuerjahre zu Grunde zu legen.

§ 11. Auf die Mitglieder der Beamtenpensionscassen beziehungsweise Fonds bei den im § 1 sub 1 a, 3 und 4 bezeichneten Eisenbahnen, auf die in den Dienst der Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltung übertretenden Mitglieder der Bremischen Wittwenanstalt für bürgerliche Beamte, sowie auf diejenigen Beamten, welche mit Rücksicht auf eine zu Gunsten ihrer Ehefrauen genommene anderweite Versicherung von der ihnen sonst obliegenden Verpflichtung zur Theilnahme an diesen Cassen beziehungsweise Fonds entbunden sind, finden die Bestimmungen im ersten Absatz des § 23 des Gesetzes, betreffend die Fürsorge für die Wittwen und Waisen der unmittelbaren Staatsbeamten, vom 20. Mai 1882 (Gesetz-Sammlung S. 298) sinngemässe Anwendung.

§ 12. Dieses Gesetz tritt am Tage seiner Verkündigung in Kraft.

Gegeben Berlin, den 17. Mai 1884.

(L. S.) Wilhelm.

v. Bismarck. v. Puttkamer. Maybach. Lucius. Friedberg.
v. Boetticher. v. Gossler. v. Scholz. Graf v. Hatzfeldt.
Bronsart v. Schellendorff.

Nach dem nunmehr zur Ausführung kommenden Vertrag vom 29. März d. J., betreffend den Uebergang des Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmens auf den Preussischen Staat, wird mit dem 1. Juli d. J. die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn — dieser letzten unter den in Privatbesitz befindlichen grossen von Berlin ausgehenden Bahnen — als solche aufgelöst und wird auch, wie wir hören, keines der Directionsmitglieder in den Staatsdienst übertreten. An deren Stelle tritt bis auf Weiteres eine Königliche Behörde, die Königliche Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn in Berlin, deren Mitglieder noch nicht ernannt, für welche aber im Etat 6 Mitglieder vorgesehen sind. Mit dem Fortfall der bisherigen Direction, welche circa 2 Jahre lang die Geschäfte des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen mit ebenso grosser Energie als Umsicht geführt hat, verliert derselbe bereits wieder sein Oberhaupt und wird daher die Wahl einer neuen geschäftsführenden Direction nothwendig. Es wird zu diesem Zweck nach unseren Informationen in der Mitte des Monats Juni (Ort und Tag der Versammlung ist noch nicht bestimmt) eine ausserordentliche Generalversammlung des Vereins zusammentreten.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Weitere parlamentarische Nordbahnstadien.

Die mit der grössten Spannung erwarteten Aufklärungen des Handels- und Finanzministers über das von ihnen eingehend rechtfertigte Concessionsübereinkommen mit der Nordbahn sind im Publikum nicht bekannt geworden, da dieselben vom Eisenbahnausschusse des Abgeordnetenhauses als vertraulicher Natur erklärt wurden. Inzwischen mehren sich die Stimmen gegen die Verstaatlichung dieser Bahn, wegen welcher bereits einer der tüchtigsten und ehrenhaftesten Abgeordneten sein Mandat niedergelegte, da er die ihm von seinen Wählern hierfür ertheilte „gebundene Marschroute“ nicht acceptiren wollte. Ein anderer Abgeordneter räth in einem offenen Schreiben an seine Wähler den Weg der Verständigung mit dieser Bahn auf objectiver und gerechter Grundlage; bei besseren Bedingungen sei es für den Staat vortheilhafter, diese Privatgesellschaft zu belassen, welche später auch gern in eine billigere Ablösung ihrer Bahn willigen würde, wenn mit dem Baue des dieselbe arg concurrenzirenden Donau-Odercanals (auf welchen wir S. 532 zurückkommen) Ernst gemacht wird. Für die vorläufige Entscheidung der Nordbahnfrage in der gegen Ende des Monats ablaufenden Reichsraths-Session wird der folgende Antrag des Subcomités des genannten Eisenbahnausschusses wohl massgebend sein. Derselbe lautet wie folgt:

„In Erwägung, dass aus staatswirthschaftlichen und verkehrspolitischen Rücksichten eine Lösung der Nordbahnfrage in dem Sinne sich als nothwendig erweist, dass die Eisenbahnlinie von der östlichen Reichsgrenze bis Wien und von Wien bis an die westliche Reichsgrenze in der Hand des Staates vereinigt, und hierdurch eine den zeitweiligen Bedürfnissen der Landwirthschaft, der Industrie und des Handels entsprechende Tarifpolitik unter dem bestimmenden Einflusse der Staatsverwaltung gewahrt werde; in weiterer Erwägung, dass das von der Regierung vorgelegte Uebereinkommen diesem Standpunkte nicht Rechnung trägt und auch anderen finanziellen und volkswirthschaftlichen Anforderungen der Jetztzeit nicht hinreichend entspricht, insbesondere deshalb, weil es 1. eine neue Concession auf eine unverhältnissmässig lange Dauer verleiht; 2. weil es dem Staate nicht den massgebenden Einfluss auf die Tarife wahrt, und 3. weil es die Einlösung durch den Staat in Betreff des Zeitpunktes und der Modalitäten an Bedingungen knüpft, die für den Staat nicht jene Vortheile sicherstellen, die er bei einer erloschenen Unternehmung mit Recht beanspruchen kann: wird die K. K. Regierung auf Grund dieser Erwägungen aufgefordert, mit der K. K. Ferdinands-Nordbahngesellschaft in neuerliche Verhandlungen einzutreten, um die Bahnstrecke, für welche das Privilegium am 4. März 1886 erlischt, gemäss § 10 dieses Privilegiums auf der Basis der Herstellungskosten abzulösen oder um ein anderes Uebereinkommen abzuschliessen, welches den finanziellen und volkswirthschaftlichen Interessen vollkommen entspricht. Das Ergebniss dieser Unterhandlungen ist dem Reichsrathe in der nächsten Session zur Genehmigung vorzulegen. Sollten aber diese Verhandlungen zu keinem Resultate führen, so wird die Regierung aufgefordert, die etwa dadurch sich als nothwendig erweisenden Gesetzvorlagen einzubringen, insbesondere auch, damit der Betrieb auf den erwähnten Eisenbahnlinien nach Ablauf des Privilegiums nicht unterbrochen werde.“

Eisenbahnanschlüsse an der Oesterreichisch-Sächsischen Grenze.

Die Regierung hat dem Abgeordnetenhause einen mit der Sächsischen Regierung abgeschlossenen Staatsvertrag vorgelegt, durch den eine Reihe von seit Jahren pendenten Eisenbahnanschluss-Fragen gelöst wird. Der Staatsvertrag zwischen Oesterreich und Sachsen betrifft zunächst die Eisenbahnlinie von Falkenau über Graslitz nach Klingenthal, und von Klostergrab über Moldau nach Bienenmühle; die diesfalls getroffenen Vereinbarungen sollen auch auf die bestehende Verbindung von Kommotau über Reitzenhain nach Marienberg Anwendung finden. Die Verbindung von Falkenau bis Graslitz ist von der Buschtêhrader Bahn bereits längst hergestellt; die auf Sächsischem Gebiete herzustellende Theilstrecke von Klingenthal an die Oesterreichisch-Sächsische Grenze wird nun nach dem Staatsvertrage von der Sächsischen Regierung auf Staatskosten erbaut und gleichzeitig mit der Vollendung der Oesterreichischen Anschlussstrecke, aber längstens bis 31. December 1885 vollendet werden. Der Betriebswechsel wird auf dieser Linie nächst Klingenthal erfolgen, und wird zu diesem Behufe die von der Grenze bis zu dieser Station führende Linie der Buschtêhrader Bahn

zum Betriebe überlassen. Die näheren Modalitäten dieser Betriebsüberlassung, sowie die zu leistende Vergütung werden zwischen der Sächsischen Regierung und der Buschtěbrader Bahn vereinbart werden. Die Concession für die Strecke Klostergrab-Oesterreichische Grenze hat die Prag-Duxer Bahn erhalten; die Sächsische Regierung verpflichtet sich nun, die Strecke von der Grenze über Moldau nach Bienenmühle auf Staatskosten herzustellen und möglichst bald zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben. Der Betriebswechsel findet auf dieser Bahn in der unmittelbar an der Grenze anzulegenden Grenz- und Wechselstation Moldau statt. Der Vertrag normirt in einer Reihe von Artikeln die Benutzung der gemeinsamen Bahnhöfe und die gegenseitig zu leistenden Entschädigungen. Hervorzuheben ist aus denselben, dass die Buschtěhrader Bahn verpflichtet wird, für die ordnungsmässige Instandhaltung der ihr in Betrieb übergebenen Strecken zu sorgen, dass die Sächsische Staatsbahnverwaltung ihr die für die Erhaltung der Anschlussstrecken erforderlichen Oberbau-Materialien zum Selbst-Kostenpreise liefert, und dass die Buschtěbrader Bahn das auf die bezüglichen Anschlussstrecken verwendete und nachgewiesene Anlagecapital mit 5 pCt. zu verzinsen hat. Von den übrigen Bestimmungen heben wir noch hervor, dass die Genehmigung der Fahrpläne und Tarife für die auf Sächsischem Gebiete liegenden Strecken der Oesterreichischen Regierung vorbehalten wird. Jedoch soll die Feststellung der Tarife nach gleichen Grundsätzen erfolgen. Es soll dahin gewirkt werden, dass es zur Erstellung von Gütertarifen mit directen Frachtsätzen komme. Die Sächsischen Bahnen werden, die Gegenseitigkeit vorausgesetzt, in diesem Falle nur die Hälfte der im directen Verkehr üblichen Expeditionsgebühr in Aufrechnung bringen und sich eventuell, die Gegenseitigkeit vorausgesetzt, mit noch ermässigteren Gebühren begnügen. Der Staatsvertrag ist von Dresden datirt.

Verstaatlichung der Pilsen-Priesener Bahn.

Die hierüber eingebrachte Gesetzesvorlage, deren Motivirung wir wegen Raummangels erst demnächst bringen, lautet wie folgt:

Artikel 1. Das nachfolgende, von den Ministerien des Handels und der Finanzen im Namen der Regierung einerseits und der Actien-Gesellschaft: „K. K. priv. Eisenbahn Pilsen-Priesen (Kommotau)“ unter Beitritt der zur gemeinsamen Vertretung der Rechte der Besitzer von Prioritäts-Obligationen erster und zweiter Emission der genannten Eisenbahn-Gesellschaft gerichtlich bestellten Curatoren andererseits zu Wien am 26. April 1884 abgeschlossene Uebereinkommen in Betreff der Erwerbung der gesellschaftlichen Bahnlinien durch den Staat wird genehmigt. Die den Staat als Uebernehmer der in Gemässheit der Bestimmungen in § 2 lit. a und § 3 dieses Uebereinkommens angeführten Prioritäts-Anlehensschuld, behufs deren Convertirung neue Prioritäts-Obligationen ausgegeben werden können, deren Verzinsung und Rückzahlung ohne jeden Steuer-, Gebühren- oder sonstigen Abzug erfolgt, treffende Belastung darf nicht grösser sein, als die Zahlung jener Annuitäten, welche zur vierprocentigen Verzinsung und zur Rückzahlung des Schuldcapitals von 11 940 000 fl. Oe. W. in Silber innerhalb der Tilgungsdauer vom 1. Juli 1884 bis 1. Juli 1963 zum Nennwerthe in Silber Oe. W. erforderlich sind.

Artikel 2. Der Finanzminister wird ermächtigt, behufs Einlösung der Eisenbahn Pilsen-Priesen (Kommotau) durch den Staat Eisenbahn-Schuldverschreibungen, welche mit jährlich vier Procent in Oesterreichischer Währung Noten vom 1. Juli 1884 an verzinslich, sowie von diesem Zeitpunkte an innerhalb längstens 79 Jahren mit dem Nominalbetrage in Oesterreichischer Währung Noten rückzahlbar sind, deren Verzinsung und Rückzahlung ohne jeden Steuer-, Gebühren- oder sonstigen Abzug erfolgt, und welche nach § 3 des Uebereinkommens auf beiden Linien der Eisenbahn Pilsen-Priesen (Kommotau) pfandrechtlich sichergestellt werden sollen, im Gesammt-Nominalbetrage von 7 157 600 fl. Oe. W. in Noten auszugeben.

Artikel 3. Der nach § 4 des Uebereinkommens dem Staate als Antheil an den bis zum 1. Juli 1884 aufgelaufenen Reinerträgnissen der Linie Pilsen-Klattau-Eisenstein zukommende Betrag von 1 310 000 fl. Oe. W. Noten ist in dem entsprechenden Theilbetrage zur Tilgung der nach § 11 des Uebereinkommens zu Lasten des Staatsschatzes zu übernehmenden, daselbst näher bezeichneten schwebenden Schuldposten von 183 670 fl. 24 kr. und 217 059 fl. 96 kr. sammt vom 1. Juli 1884 an laufenden Zinsen zu verwenden.

Artikel 4. Die den Gegenstand dieses Gesetzes bildende Eisenbahn ist von der Staatsverwaltung in eigener Regie zu betreiben und darf die Uebertragung des Betriebes an einen Privaten oder an eine Gesellschaft nur auf Grundlage eines hierüber zu erlassenden Gesetzes erfolgen.

Zum Entwurfe eines neuen Localbahngesetzes.

In diesem Gesetzentwurfe werden zunächst die Anordnungen des geltenden Localbahngesetzes concipirt, einige Modificationen vorgeschlagen, sodann folgen jedoch ganz neue, auf die Benutzung der Strassengründe zum Baue und Betriebe von Localbahnen (Secundärbahnen, Vicinalbahnen, Dampftramways und gewöhnlichen Pferdeeisenbahnen) bezügliche Bestimmungen. Diese machen es wohl jeder zur Wahrung der Gemeinderechte berufenen Körperschaft zur Pflicht, rechtzeitig die Tendenz und Tragweite dieser Bestimmungen zu prüfen. Aus denselben geht hervor, dass bei nicht ärarischen öffentlichen Strassen die Bewilligung zu deren Benutzung für Anlagen zum Betriebe von Localbahnen und die Feststellung der der Bahnunternehmung aus strassenpolizeilichen Rücksichten vorzuschreibenden Bedingungen auf Grund des mit den Eisenbahn-Aufsichtsbehörden zu pflegenden Einvernehmens dem Landesausschusse im Einverständnisse mit der politischen Landesbehörde zusteht; falls aber zwischen dem Landesausschusse und der politischen Landesbehörde eine Einigung nicht zu Stande kommt, das Ministerium des Innern im Einvernehmen mit dem Handelsministerium entscheidet, dass für die Benutzung der Strassen kein besonderes Entgelt zu entrichten ist und dass aus Anlass der Benutzung der nicht ärarischen öffentlichen Strassen andere Bedingungen, als jene, welche sich aus strassenpolizeilichen Rücksichten ergeben, den Bahnunternehmungen nicht auferlegt werden dürfen. Bei einem Vergleiche mit dem noch bestehenden Localbahngesetz vom 25. Mai 1880, R.-G.-Bl. No. 56, bemerkt man in Bezug auf Benutzung der nicht ärarischen öffentlichen Strassen einen wesentlichen Unterschied, da nach dem neuen Gesetze in das Verhältniss zwischen den Gemeinden und den localen Verkehrsunternehmungen von Seite des Staates eingegriffen wird. Auch ist in dem vorliegenden Gesetzentwurfe kein Unterschied zwischen dem flachen Lande und den grossen Städten gemacht. Für Verkehrsunternehmungen, welche blos den localen Verkehr innerhalb der Grenzen eines Gemeindegebietes zu besorgen haben, sollen die gleichen Bestimmungen in Anwendung kommen, wie bei Concessionirung von Bahnunternehmungen, deren Aufgabe es ist, grössere Industriebezirke, ja ganze Ländergebiete mit einander zu verbinden. Und doch sind die Verhältnisse, unter welchen der Bau und Betrieb einer Eisenbahn auf dem flachen Lande gegenüber jenen in den grossen Städten als zulässig erkannt werden kann, so grundverschieden! — Ueber die Initiative der Stadtgemeinde Wien wird von vielen Communen gegen die somit geplante Inanspruchnahme der Gemeindewege ohne Entschädigung zu Gunsten des Staates oder von Privatunternehmungen eine lebhafte Agitation inscenirt, welche sich in Petitionen an den Reichsrath äussert.

Distanzsignale für Voll- und Localbahnen.

Das K. K. Handelsministerium hat verordnet, dass der auf § 20 der bestandenen Signalordnung vom Jahre 1872 basirende, mehrfach beobachtete Vorgang, die Distanzsignale nur 500 m von der äussersten Wechselspitze aufzustellen, mit der gegenwärtigen Signalordnung nicht im Einklange steht, welche fordert, dass ein Haltsignal 600 m vor der Stelle, wo angehalten werden soll, zu geben ist, was bei einem Distanzsignale im Falle von Verschiebungen über die äusserste Wechselspitze oder wenn ein vorausgegangener Zug innerhalb derselben steht, ohnehin nicht immer zutrifft. Es wurde dabei anerkannt, dass mit Rücksicht auf die locale Configuration vieler Stationen die Entfernung von 600 m von der äussersten Wechselspitze nicht einzuhalten ist und da ein grösserer Werth darauf gelegt werden müsse, dass das Distanzsignal nach Vorschrift des Punktes 14 der Signalordnung auf 400 m Entfernung vom Zuge aus gesehen werden könne, als dass es genau 600 m von der äussersten Wechselspitze aufgestellt werde, so dürften mannigfache Ausnahmen von dem obigen Grundsatze erforderlich sein. Die Zulassung einer günstigeren Bestimmung für Localbahnen erschien ferner aus dem Grunde nicht erforderlich, weil eine Localbahn, auf welcher Distanzsignale angebracht werden, ohnehin schon in dem Uebergange zu einer Hauptbahn begriffen und sich daher den für letztere geltenden Bestimmungen fügen müsse.

Alföld-Fiumaner Bahn.

Der Verstaatlichungsvertrag über diese Bahn, welchen wir demnächst im Wortlaut reproduciren, wurde vom Abgeordnetenhause bereits angenommen. Derselbe ist sofern interessant, als das Eigenthum der Bahn nicht mit einem Male, sondern successive in dem Masse an den Staat übergeht, als derselbe die Actien amortisirt. Ist die Amortisirung vollendet, dann kann sofort das unbedingte Eigenthumsrecht des Ungarischen Staates auf diese Bahn beansprucht werden.

Eisenbahn Munkacs-Stryj.

Zu dem hierüber in No. 39 S. 511 d. Ztg. Mitgetheilten ist noch hinzuzufügen, dass rücksichtlich des Baues dieser Bahn zwischen der Ungarischen und Oesterreichischen Regierung die Vereinbarung getroffen worden, dass die Ungarische Regierung den Bau um ein Jahr früher beginne, und zwar soll dies am Grenztunnel geschehen, da die Arbeit hier eine grössere ist. Die Ungarische Regierung gedenkt bezüglich des Baues demnächst eine allgemeine Offertausschreibung zu eröffnen. Den Anschlusspunkt wünschte die Ungarische Regierung in Stryj; aus verkehrspolitischen Rücksichten konnte Oesterreichischerseits nicht darauf

eingegangen werden. Nachdem aber die Landesgrenze im Tunnel selbst liegt, so wurde vereinbart, den Anschluss auf Oesterreichischem Gebiet 8 km vom Tunnel entfernt zu etabliren und für diesen Punkt einen Betriebsvertrag analog dem zwischen beiden Regierungen bei der Tarnow-Leluchower Bahn vereinbarten abzuschliessen. Bei letzterer Bahn liegt der Anschluss bei der Station Orlow in Ungarn.

Das Organisationsstatut der Staatsbahnen.

In einer offenbar inspirirten Wiener Depesche eines Provinzblattes wird die Veröffentlichung des fast in allen Details bereits festgestellten Organisationsstatuts der Staatsbahnen für Ende dieses Monates annoncirt. Die Entscheidung der Regierung wegen Besetzung der leitenden Stellen bei den zu creirenden Ober-Bahnbetriebsämtern ist beinahe durchgehends schon erfolgt, und bei der Wahl der betreffenden Persönlichkeiten mit der „möglichsten Rigorosität" vorgegangen worden. Dem wird die beruhigende Versicherung hinzugefügt, dass die Competenz der Ober-Betriebsämter eine ziemlich eng begrenzte sein und der Schwerpunkt der Dienstzweige in Wien bestehen bleiben wird.

Die Staatsbahn und der Galizische Verkehr.

Die Staatsbahn hat sich, dem „Tagblatt" zufolge, an die bei den Galizischen Gemeinschaftsverbänden betheiligten Verwaltungen mit dem Antrage auf Einbeziehung der Trencsin-Silleiner Route für den von Galizien nach Wien und darüber hinaus transitirenden Verkehr gewendet. Die Zuweisung einer Quote aus den Galizischen Verkehren an die Silleiner Route kann jedoch erst für den Zeitpunkt in Aussicht genommen werden, wo nach Ausbau der Transversalbahn die Silleiner Linie directe Verbindung mit den Linien der Albrechtbahn und Lemberg-Czernowitzer Bahn haben wird.

Generalversammlung der Buschtêhrader Bahn.

In dieser am 10. d. M. abgehaltenen Versammlung wurde beschlossen, den Actiencoupon A mit 50 fl. und den Actiencoupon B mit 7½ fl. bei angemessener Dotirung der verschiedenen Reservefonds einzulösen. Speciell der Erneuerungsfonds von Lit. A erhält 280 000 fl. und jener von B 100 000 fl.

Generalversammlung der Böhmischen Nordbahn.

In dieser am 13. d. M. abgehaltenen Versammlung wurde beschlossen, den Actiencoupon mit 7 pCt. oder 10 fl. 50 kr. einzulösen und den Restgewinn von 63 442 fl. zuzüglich des Uebertrages vom Vorjahre von 138 224 fl. pro 1884 vorzutragen.

Generalversammlung der Ungarisch-Galizischen Eisenbahn.

Dem in dieser am 15. d. M. abgehaltenen Versammlung erstatteten Vortrage entnehmen wir Folgendes: Die pro 1883 gehegten Erwartungen haben sich erfüllt. Gegenüber dem Vorjahre, welches bei einer Einnahme von 880 357 fl. mit einem Betriebsüberschusse von 17 434 fl. schloss, weist das abgelaufene Jahr eine Einnahme von 997 190 fl. und einen Betriebsüberschuss von 30 352 fl. auf, von welchem 17 849 fl. auf die Galizische und 12 503 fl. auf die Ungarische Strecke entfallen. Mit Rücksicht auf die im laufenden Jahre bevorstehende Eröffnung der Galizischen Transversalbahn ist pro 1884 eine weitere Steigerung der gesellschaftlichen Einnahmen zu gewärtigen, wie der Verwaltungsrath den Ausbau dieser letzteren Bahn überhaupt als Ausgangspunkt einer dauernden Besserung der gesellschaftlichen Verhältnisse ansieht, wenngleich dieser Bahnbau bedeutende Investitionen zur Folge haben wird. Indem der Verwaltungsrath weiter der mit Beginn dieses Jahres an die Regierung erfolgten Uebergabe der bisher von der Gesellschaft verwalteten Galizischen Staatsbahnlinien (Dniester- und Tarnow-Leluchower Bahn) erwähnt, gedenkt er zugleich der Eventualität, dass die Oesterreichische Regierung auch über die Galizischen Linien der Gesellschaft verfügen werde; doch sei bisher ein diesbezüglicher Beschluss dieser Regierung dem Verwaltungsrathe nicht bekannt geworden, während von Seite der Ungarischen Regierung auf den selbstständigen Fortbestand des gesellschaftlichen Unternehmens Werth gelegt werde.

Generalversammlung der Südbahn.

In der am 15. d. M. abgehaltenen Versammlung wurde der Antrag des Verwaltungsrathes genehmigt, dass ein Betrag von 1 789 440 fl. zur Zahlung einer Dividende von 6 Francs, gleich 2 fl. 40 kr. pro Actie, auf die 745 600 im Umlauf befindlichen Actien zu verwenden und der Rest von 783 193 fl. auf die Betriebsrechnung des Jahres 1884 zu übertragen ist. Die folgenden zwei Punkte der Tagesordnung „Uebernahme des Betriebes auf fremden Gesellschaften gehörenden Secundärbahnen und Aenderung des Artikels 28 der Statuten über die Beschlussfähigkeit einer ausserordentlichen Generalversammlung", konnten wegen der zur Beschlussfähigkeit unzulänglichen Zahl der in der Versammlung vertretenen Actien nicht zur Verhandlung gelangen.

Dem Jahresberichte entnehmen wir folgende wichtigere Daten: Was zunächst die zur Behebung der im Herbste 1882 auf der Pusterthaler und Tiroler Linie eingetretenen Hochwasserschäden vorgenommenen Bauarbeiten betrifft, hat es sich herausgestellt, dass grössere Neubauten nothwendig seien, um die Bahn bei ähnlichen Katastrophen widerstandsfähig zu machen. Von diesen Arbeiten sind insbesondere zu erwähnen: Die Herstellung einer eisernen Brücke über den Lenobach nächst Roveredo, die Neuanlage der Bahn am Mordbühel nächst der Station Thal mit einer 430 m langen und 11 m hohen Stützmauer und die Herstellung von Uferschutzbauten zwischen Lienz und Bruneck, sowie am Steger-Damme zwischen Atzwang und Blumau. Für diese Bauten sind allein im Jahre 1883 364 000 fl. ausgegeben worden. Von den anderen Bauten sind zu erwähnen: Die Bahnhofs-Erweiterungs- und Umgestaltungsbauten anlässlich der Einmündung der Arlbergbahn in Innsbruck; die Herstellung von Schneemauern am Karst und die zur Etsch-Regulirung zu den Uferschutzbauten an der Drau und am Fersinabach nächst Trient geleisteten Concurrenzbeiträge. Die gesammten Bauauslagen für sämmtliche Linien haben im Jahre 1883 betragen 790 071 fl., hierzu die Ausgaben bis Ende des Jahres 1882 mit 225 988 168 fl. ergiebt als Summe der Baukosten mit 31. December 1883 226 778 239 fl. Für den Bau der Localbahnen wurden 482 318 fl., für die gesellschaftlichen Hotels in Toblach, Semmering und Abbazia 720 937 fl. verausgabt. Die besonderen, zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörenden Ausgaben betragen 792 584 fl. gegen 622 714 fl. im Vorjahre. Diese Erhöhung rührt in erster Linie von dem das Jahr 1883 belastenden Fünftel der Stempelgebühr für die ausgegebenen definitiven Actien her. Ausserdem hat die Oesterreichische Stempelgebühr für die Actiencoupons in Folge einer geänderten Vorschreibungsweise eine höhere Belastung herbeigeführt, desgleichen haben die Cotirungsgebühren der Actien an der Pariser Börse und die Beiträge zu den Pensionsfonds der Beamten und Diener einen etwas höheren Betrag in Anspruch genommen. An Einkommensteuer sammt Zuschlägen hat die Südbahn für das Jahr 1883 einen um mehr als 300 000 fl. höheren Betrag als in den vergangenen Jahren gezahlt, ohne dass der Gesellschaft bis jetzt eine definitive Steuerbemessung zugekommen ist.

Versammlung der Prioritäre der Pilsen-Priesener Bahn.

Dieselbe wurde am 16. d. Mts. in Prag beim Handelsgericht abgehalten. Vertreten war ein Prioritätencapital von 3 781 800 fl. Der Director der Leipziger Creditanstalt, Dr. Wachsmuth, vertrat allein ein Capital von 3 675 750 fl. Die Versammlung genehmigte einstimmig und ohne jegliche Debatte die vom Curator Dr. Ritter v. Wiener gestellten Anträge bezüglich der Verstaatlichung des Unternehmens unter den bekannten Modalitäten. Auf Antrag des Dr. Wachsmuth erklärte die Versammlung ihre Zustimmung dazu, dass die Zinsen der Prioritäten für die Zeit vom 1. Januar 1883 bis 30. Juni 1884, falls dies der Curator in Antrag bringen sollte, vergleichsweise mit 4 fl. pauschalirt werden, ohne dass eine vorherige Vernehmung der Prioritäre in einer Vollversammlung nöthig wäre. Dies wurde als Wunsch der Versammlung protocollirt. Unmittelbar nach der Versammlung genehmigte der Gerichtssenat den Beschluss der Prioritäre, welcher alsbald der Regierung übermittelt wurde.

Börsenbericht und Coursnotiz.

Der grosse Theaterbrand und die Newyorker Fallimente brachten eine Verstimmung an der Börse zu Wege, welcher sich auch die Bahneffecten schwer entziehen konnten, obzwar die meisten bessere Wochen- resp. Decadenausweise als im Vorjahre verzeichneten; dessen ungeachtet stiegen Carl-Ludwig (286) und Staatsbahn (317), während Nordwest (182,25) und Südbahn (144) fielen; Nordbahn konnte sich nur auf 2 523 behaupten; sehr gesucht waren Ungar. Prioritäten auf das Gerücht hin, dass die Regierung ihre Conversion in beiläufiger Höhe von 100 000 000 fl. plane, woran dieselbe aber angesichts der bevorstehenden Parlamentswahlen gegenwärtig kaum denken dürfte.

Project eines Donau-Oder- und Donau-Moldau-Elbe-Canals.

Dem Beispiele Deutschlands folgend, wendet man in neuerer Zeit auch in Oesterreich-Ungarn den Wasserstrassen eine erhöhte Aufmerksamkeit zu. In massgebenden Kreisen verhehlt man sich nicht, dass die bisherige Vernachlässigung dieser Gattung der Verkehrswege ein schwerer Fehler war, der manche schädliche Rückwirkungen auf das Wirthschaftsleben im Gefolge hatte. In der diesseitigen (Oesterreichischen) Reichshälfte hat man den ersten Schritt zur Realisirung schon gemacht, indem die umfassende Regulirung der Donau, auf eine Reihe von Jahren vertheilt, nunmehr beschlossen und in Ausführung begriffen ist. Aber auch die Erstellung künstlicher Wasserstrassen ist auf das Programm der wirthschaftlichen Thätigkeit gesetzt und unter den diesfälligen Projecten verdienen insbesondere zwei einer speciellen Erwähnung, nämlich der Donau-Oder-Canal und die Donau-Moldau-Elbe-Wasserstrasse, für welche lebhaft agitirt wird und welche wohl auch demnächst der Erörterung im Reichsrathe unterzogen werden dürften. Die Donau-Oder-Wasserstrasse bezweckt, wie schon deren Name andeutet, eine Verbindung zwischen dem Donau- und Odergebiete herzustellen, was unter Benutzung der vorhandenen Wasserkräfte durch einen künstlich angelegten Canal geschehen soll. Derselbe hätte seinen Aus-

gangspunkt von der Donau bei Wien und würde bei Oderberg endigen. Die Länge des Canals würde circa 274 km betragen und eine durchschnittliche Tiefe von 2 m haben, mit 84 Schleusen versehen sein, um die Terrainschwierigkeiten, deren es mehrere nicht unbeträchliche giebt, überwinden zu können. Die Gesammtkosten dieses Canals sind mit 40 000 000 fl. präliminirt, deren Verzinsung und Amortisirung man durch den zu erwartenden starken Verkehr zu erzielen hofft. Der Donau-Oder-Canal durchzieht nämlich ein landwirthschaftlich und industriell gut entwickeltes Gebiet, das an und für sich einen starken Austausch an Rohproducten aller Art hat, daher bedeutende Gütertransporte der Schifffahrt sichert. Noch mehr ist dies bei Kohlen der Fall, welche man aus den Oberschlesischen und Ostrauer Kohlenrevieren zu weit billigeren Preisen der Industrie zuführen könnte und deren Verfrachtung insbesondere nach Wien grosse Dimensionen annehmen würde, da die derzeit diesen Verkehr vermittelnden Schienenwege in Bezug auf billige Beförderung nicht entfernt das gleiche zu leisten vermögen.

Die Vertreter dieses Projectes heben ausser diesen plausiblen vollwichtigen Gründen die fernere Thatsache hervor, dass durch diesen Canal eine Verbindung zwischen dem Donau- und Odergebiete, also mittelbar zwischen dem Schwarzen Meere und der Ostsee hergestellt, somit eine Wasserstrasse internationalen Charakters geschaffen würde, welche dem Durchzugs- und Wechselverkehr Oesterreich-Ungarns und Deutschlands sehr zu statten käme.

Ebenso lebhaft wie für die obige Wasserstrasse wird für das zweite Project, nämlich den Donau-Moldau-Canal agitirt, welchem die Aufgabe zufiele, die Donau mit der Elbe zu verbinden, also eine leistungsfähige Wasserstrasse zwischen dem Schwarzen Meere und der Nordsee herzustellen. Alle jene Momente, welche in Bezug auf die hierdurch zu erzielenden Vortheile für den Local- und Transit-Güteraustausch oben angeführt erscheinen, werden auch hier in den Vordergrund gestellt und trotzdem die Anlagekosten hier mit ca. 70 000 000 fl. beziffert werden, hofft man auf eine Rentabilität, die auch schon der wesentlich regere Güteraustausch zwischen dem Elbe- und Donaugebiete zum Theil gewährleisten soll.

Wir beschränken uns diesesmal darauf diese beiden projectirten Wasserstrassen, durch welche das Verkehrsinteresse beider Staaten in intensiver Weise berührt wird, kurz angedeutet zu haben. Sobald diese Angelegenheiten in ein vorgerückteres Stadium kommen, wird sich wohl Gelegenheit bieten, darauf näher einzugehen.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

Sitzung am 8. April 1884.

Vorsitzender: Herr Geh. Ober-Regierungsrath Streckert.
Schriftführer: Herr Regierungs- und Baurath Jungnickel.

Unter den besonderen Zusendungen an den Verein ist die von dem Reichs-Eisenbahnamte bewirkte Zusammenstellung über die in den Monaten November und December 1883 auf den Deutschen Eisenbahnen vorgekommenen Radreifenbrüche und eine zugehörige Vergleichung der Brüche in den vorhergehenden Jahren hervorzuheben. Der Vorsitzende theilt hieraus Nachstehendes mit: Während der 6 Wintermonate Januar bis April, November und December 1883 sind bei einer durchschnittlichen Betriebslänge aller Eisenbahnen Deutschlands von 35 230 km zusammen 2 671 Radreifenbrüche vorgekommen, während auf die Monate Mai bis October 1883 bei einer durchschnittlichen Betriebslänge von 35 659 km nur 1 937 zerbrochene oder defect gewordene Radreifen nachzuweisen waren. Auf je 100 km Betriebslänge kommen mithin in den 6 Wintermonaten 7,6 und in den 6 Sommermonaten 5,4 Brüche. Während sich die Anzahl der Brüche auf die verschiedenen Monate im Allgemeinen fast gleichmässig vertheilen, weisen die besonders kalten Monate Januar und März gegenüber den sonstigen Monaten fast die doppelte Anzahl der Brüche auf. Von den im Ganzen vorgekommenen 4 608 Radreifenbrüchen wurden in den Wintermonaten 60,4 pCt., in den Sommermonaten 29,2 pCt. bei der Revision der Fahrzeuge auf den Bahnhöfen und beim Abdrehen der Reifen in den Werkstätten entdeckt; in 281 Fällen wurden Betriebsstörungen, darunter in 18 Fällen Zugentgleisungen, veranlasst. Soweit sich der Ort der Strecke, wo der Bruch erfolgt ist, hat feststellen lassen, entfallen auf je 100 km Gleise mit hölzernen Querschwellen 4,5, mit eisernen Querschwellen 3,7 und mit Langschwellen nur 1,7 Brüche. Nach Zugsarten getrennt kommen auf die Güterzüge 39,2 pCt., auf Courier-, Schnell- und Personenzüge 28,2 pCt., auf die gemischten Züge 2,6 pCt. und auf die Rangir- und Leerzüge 3,9 pCt. der sämmtlichen Brüche. Hinsichtlich der Construction der Räder sind 76 pCt. Brüche vorgekommen an Reifen auf Speichenrädern, während auf die Scheibenräder 21 pCt. entfallen. In Betreff des Materials ergiebt sich ein ungünstiges Resultat für Puddelstahl, indem für dieses Material nicht nur eine verhältnissmässig grosse Zahl von Brüchen (40 pCt. aller Brüche) nachgewiesen ist, sondern von diesen Brüchen auch die Mehrzahl (84 pCt.) in Folge von Fehlern und mangelhafter Schweissung des Materials eingetreten ist. Bezüglich der Befestigungsarten der Reifen haben sich die Befestigungen durch Kopfschrauben, Eingussringe, Sprengringe in Betreff des Abspringens der zerbrochenen Reifen weniger bewährt, als die Befestigung durch Sicherheitsringe (Mantelringe, Klammerringe, Kopfschrauben in Verbindung mit Sicherheitsringen, Seitenklammern etc.), sowie die aufgeschweissten Bandagen.

Der als Gast anwesende Herr Ingenieur Bernstein macht Mittheilung über Versuche mit dem Heydrich'schen Sicherheitsbuffer. Derselbe soll die Gewalt zweier gegeneinander stossenden Fahrzeuge oder Züge mildern und daher die Wirkungen derartiger Zusammenstösse minder schädlich machen. Auf die Bufferstange ist eine gusseiserne Hülse von rot. 100 mm Länge, welche aussen ein dreifaches Gewinde besitzt, aufgeschoben, ferner ein schmiedeeiserner Ring, der sog. Rangirring, ein stählerner Abscheerring, der vorn eine scharfe Schneide besitzt und eine Kegelfeder. Die letztere lehnt sich gegen die gewöhnliche Druckscheibe, während die Hülse sich gegen den Anlauf des stärkeren Theiles der Bufferstange stemmt. Erfolgt ein Stoss gegen die Bufferscheibe, so wird der Druck durch die Stange, die Hülse, den Rangirring und den Abscheerring auf die Feder übertragen; ist der Stoss von grosser Heftigkeit, so wird sich die Feder vollständig zusammendrücken und bei weiter wirkendem Druck wird die Schneide des Stahlringes den vorstehenden Theil des Abscheerringes und demnach auch das Gewinde der Hülse auf eine gewisse Länge abscheeren. Der Rangirring ist so stark, dass er bei allen vorkommenden Rangirstössen unverletzt bleibt und sein Widerstand erst bei solchen Zusammenstössen überwunden wird, welche dem Wagengestell Schaden zufügen können. Auf Veranlassung der Königlichen Eisenbahndirection zu Frankfurt a/M. wurden mit dieser Vorrichtung Versuche angestellt, für welche ein 10 m hohes Fallwerk mit einem Fallgewicht von 100 kg benutzt wurde. Die Versuche ergaben, dass die grösste zulässige Geschwindigkeit, bei welcher der Zusammenstoss gänzlich unschädlich bleibt, 14,2 km pro Stunde beträgt; für die in die Stationen einfahrenden Züge wird daher die Vorrichtung im Stande sein, unter allen Umständen jeden Zusammenstoss unschädlich zu machen. Durch eine weitere Verbesserung der Vorrichtung ist die bezeichnete Geschwindigkeit auf 28 km in der Stunde gesteigert worden. Constructionen für noch grössere Geschwindigkeiten würden sich nicht empfehlen, da sie noch stärker ausgeführt werden müssten, als die Wagen selbst. Mit der ausgeführten Vorrichtung würden sich nach Annahme des Vortragenden etwa 90 pCt. aller Zusammenstösse unschädlich machen lassen.

Herr Bernstein spricht ferner über einen neuen Centralweichenstell-Apparat von H. Heydrich. Bei den Centralapparaten wird gefordert, dass alle Verriegelungen von Weichen oder Signalen, welche durch Umlegen eines Hebels nöthig werden, vor Beginn des Umlegens, alle Entriegelungen erst nach geschehenem Umlegen erfolgen sollen. Für diese Riegelungen soll keine besondere Manipulation erforderlich sein. Die bisher bekannten Apparate lösen diese Aufgabe durch Anbringen einer Fallklinke, deren Feder beim Angreifen des Hebels und Anziehen der Klinke zusammengedrückt wird und sich beim Loslassen der Klinke zurückbewegt. Die Umwandlung dieser hin- und hergängigen Bewegung in eine solche von constanter Richtung wird bisher durch complicirte Mechanismen, wie schleifenförmige Hebel oder Rinnen mit Gleitklötzen etc. erreicht. Der Heydrich'sche Apparat vermeidet die complicirte Umformung der Bewegung vollständig; der Vortragende erläutert denselben eingehend durch Zeichnungen und Beschreibung der einzelnen Constructionstheile. Der Apparat kann sowohl im Weichenthurm als auch auf dem Planum aufgestellt werden und ist als Perronapparat ganz besonders bequem, da er von beiden Seiten her bedient werden kann und keines besonderen Schutzdaches bedarf; denn er besitzt keine feinen, complicirten oder auch nur blanken Theile, die eine besonders sorgfältige Unterhaltung erforderten.

Herr Premier-Lieutenant v. Tschudi ergänzt seinen im September v. J. gehaltenen Vortrag über Amerikanische Eisenbahnen durch weitere Mittheilungen über verschiedene während seiner Reise durch Amerika gemachte Wahrnehmungen und erläutert dieselben durch zahlreiche Zeichnungen und Photographien. Das bei den Betriebsmitteln durchweg eingeführte Ein-Buffersystem lässt in mancher Beziehung noch Mängel erkennen; ein solcher besteht besonders darin, dass die Buffer der Personen- und der Güterwagen nicht einheitlich construirt sind und dieselben nicht in gleicher Höhe liegen; beim Kuppeln eines Personen- und eines Güterwagens muss der Zugbaken des ersteren die Stelle des Buffers vertreten; wird der Buffer schadhaft, ist auch die Kuppelung unbrauchbar. Die Manipulation des Kuppelns ist häufig schwierig, weil der Arbeiter oft genöthigt ist, mit der Hand zwischen den Buffer zu greifen; die dagegen angewendeten Verbesserungsversuche haben sich bis jetzt nicht besonders bewährt; die losen Theile der Kuppelung, der Bolzen und die Oese, gehen auch vielfach verloren. — Auf den Bahnen findet man viel-

fach Krahnenwagen und Wagen mit Rammen, welche beim Aufräumen nach stattgefundenen Entgleisungen etc. und beim Brückenbau verwendet werden. — Da die Amerikanischen Bahnen sich nicht nur mit der Reparatur, sondern auch mit dem Neubau von Locomotiven und Wagen befassen, besitzen sie meistens sehr ausgedehnte Werkstattsanlagen. Wegen der fast ausschliesslichen Verwendung von Holz zu den Wagen findet man in den Werkstätten besondere Holz-Trockeneinrichtungen, ausserdem u. A. kleine Walzwerke, Weichen-Bauanstalten, Giessereien, Einrichtungen zur galvanischen Vernickelung und Versilberung. — Bei der Herstellung der Brücken wird ebenfalls Holz in ausgedehntem Masse verwendet. Kleinere Durchlässe werden vielfach durch übereinander gelegte unbehauene Rundhölzer hergestellt; bei grösseren Brücken wendet man hölzerne Pfahljoche an in Entfernungen von 3,5 bis 6 m, auf welchen die Holme gar nicht oder nur schwach aufgekämmt werden; dasselbe geschieht mit den auf den Jochen aufliegenden Streckbalken; letztere sind gegen einander stumpf gestossen und durch Laschen verbunden; die in 0,6 m Entfernung darauf liegenden Schwellen werden in der Regel auf den Streckbalken festgenagelt. Nächst den Jochbrücken sind die verbreitetsten Brücken die Bockbrücken oder trestle-works, die bis zu 69 m Höhe vorkommen; die einzelnen Böcke sind von gleicher Construction und werden in verschiedenen Etagen über einander angeordnet. Das höchste trestlework befindet sich im Zuge der Northern Pacific Bahn unweit Missoula; dasselbe ist an der höchsten Stelle 69 m hoch und im Ganzen 264 m lang. Auf derartigen hohen trestle-works sind in der Regel innerhalb des Gleises Zwangschienen angeordnet. Belastungsversuche werden bei den Pfahljoch- und den Bockbrücken nicht angestellt; die Züge müssen vor jeder solchen Brücke vollständig zum Halten gebracht werden und dürfen dieselbe nur mit einer Geschwindigkeit von etwa 10 km in der Stunde passiren. Wo es sich um Ueberbrückung frei zu haltender Oeffnungen von 8—60 m handelt, kommen meistens Brücken mit Howe'schen Trägern zur Anwendung; Hänge- und Sprengwerke sieht man selten. Die Holzbrückenpfeiler kommen in zwei verschiedenen Constructionen vor, entweder als Pfeiler aus eingerammten Pfählen oder als solche aus Balkenlagen, zwischen welchen der Hohlraum mit Steinen angefüllt ist. — Als Ersatz für Brücken sind Trajectbote in ausgedehntester Anwendung; das grösste derselben, der Central- und Southern Pacific Bahn gehörende, ist 123 m lang, 35 m breit und hat 4 Gleise zur Aufnahme von 48 Güterwagen mit Maschine oder 24 der grössten Personenwagen.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Generalverzeichniss der Koupons für kombinirbare Rundreisebillete. Zu dem vorgenannten Verzeichniss ist ein Nachtrag — die Koupons der Ungarischen Westbahn enthaltend — von der geschäftsführenden Direction ausgegeben worden.

Literatur.

Betrachtungen über die Locomotiven der Jetztzeit für Eisenbahnen mit Normalspur. Von Heinrich Maey, Ingenieur, V. Oberingenieur für das Maschinenwesen der Schweizer. Nordostbahn. Wiesbaden. C. W. Kreidel's Verlag. 1884.

Die langjährigen Erfahrungen, welche der Verfasser als Leiter des Maschinenwesens einer der grössten Schweizer. Eisenbahnen gemacht hat, sind in dieser in trefflicher Ausstattung erschienenen Schrift gesammelt und verwerthet worden. In 20 Abhandlungen (217 Gross-Octavseiten umfassend) bespricht er die Locomotiven und deren Details. Als rother Faden geht durch das Werk das Streben, „die jetzigen theuern und schweren Locomotiven durch billigere, leichtere und leistungsfähigere zur Verminderung der noch immer bedeutenden Betriebskosten zu ersetzen." Der Verfasser sagt über diesen seinen Standpunkt im Vorwort:

„Den stetig gesteigerten Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Locomotiven, namentlich in Bezug auf grössere Betriebssicherheit, hat die moderne vervollkommnete Maschinentechnik Genüge geleistet, aber dabei auch deren Gewicht in so hohem Grade vermehrt, dass der Nutzeffect wieder abzunehmen begonnen hat. Auch ist von der Wärmearbeit, trotz der Erhöhung des Kesseldruckes und der Vervollkommnung der Expansion bisher nicht der Erfolg erzielt, welcher davon zu erwarten war.

In den nachfolgenden Betrachtungen werde ich diese Mängel nachzuweisen versuchen, dabei zugleich angeben, wie sich der Nutzeffect der Locomotiven erhöhen lässt. Die für einige specielle Fälle ermittelte Wärmearbeit wird besonders klar legen, wie es eigentlich mit der behaupteten Vervollkommnung der Locomotiven steht.

Bei dem grossen Fortschritte der heutigen Technik im Allgemeinen muss es befremden, dass man keine Mittel fand, oder zu finden versuchte, das jetzige grosse Locomotivgewicht zu vermindern, im Gegentheil dasselbe immer noch weiter vermehrte; das nun ist nicht allein als ein Hemmschuh für die gedeihliche Entwicklung der Locomotiven selbst, sondern als die hauptsächlichste Ursache für die Rentabilitätsverminderung der Eisenbahnen anzusehen. Man gerieth auf diesen Abweg durch das einseitige Bestreben, die Zugkraft der Locomotiven wesentlich erhöhen zu wollen.

Die Vermehrung des Locomotivgewichts ist eigentlich ein Uebel unserer Zeit, die mitunter auch vermeintlichen Fortschritten huldigt und dabei nicht erkennt, dass Aenderungen in einseitiger Richtung Nachtheile im Gefolge haben.

Dieses Zeitübel nun sollen meine Betrachtungen besonders bekämpfen."

Soll das moderne Verkehrswesen bleibend segensreich wirken, so muss gewiss dahin gestrebt werden, eine grössere Oeconomie auch beim Locomotivwesen zu erreichen, nachdem die Kosten für die Betriebskraft auf anderen industriellen Gebieten, welche auf Maschinenbetrieb basiren, in letzter Zeit beträchtlich reducirt worden sind. Trotz der verschiedenen Ansichten über das heutige Locomotivwesen werden daher die in bester Absicht unter Ausschluss aller persönlichen Angriffe geschriebenen Betrachtungen des Verfassers eine freundliche Aufnahme finden.

Miscellen.

Kilometerbillets.

Die Handelskammer von Nimes hat (nach „Génie Civil" v. 22/3. 84) den Antrag gestellt, ausser den Tour- und Retour-, Rundreise- und Vergnügungs-Zugbillets noch Kilometerbillets einzuführen. Man verhehlt sich dabei die grossen Schwierigkeiten nicht, die die Controle dieser Billets namentlich dann hervorrufen wird, wenn je nach der Länge des Weges verschiedene Preise für die Kilometerbillets angesetzt werden. — Die in der Schweiz bereits mehrere Jahre ausgegebenen und jetzt auch in Deutschland eingeführten combinirbaren Billets haben Aehnlichkeit mit diesen Kilometerbillets, nur dass jene nur für bestimmte Strecken, diese aber auf allen Routen gültig sind.

Automatische Bremse.

Nach einer kürzlichen Mittheilung des „American Machinist" hat ein Unfall auf der Pennsylvania-Bahn den ausserordentlichen Werth der automatischen Bremsen wieder bewiesen.

Der Zug, dem der Unfall zustiess, war mit Westinghouse-Bremsen ausgerüstet. Am Morgen des 20. März explodirte der Kessel der Maschine des Expresszuges nach Chicago der Pennsylvania-Bahn in der Nähe von Salem (Ohio); die Fahrgeschwindigkeit war 40 Miles pro Stunde. Der Locomotivführer und Heizer wurden weit weg geschleudert und sofort getödtet. Ausser diesen beiden Leuten wurde Keiner getödtet und schwerer verletzt, obgleich Alles darnach angethan war, um die schlimmsten Folgen des Unfalles zu veranlassen.

Der Stoss, welcher die Locomotive von dem Zug trennte und sie den 30 Fuss hohen Damm hinabschleuderte, zerbrach auch den Cylinder der Luftbremse und trat dieselbe sofort in vollste Wirksamkeit. Dadurch wurde die Geschwindigkeit so vermindert, dass nur noch der Packwagen und Rauchwagen die Böschung hinunterstürzten, während alle anderen Wagen auf dem Gleise blieben. Lediglich dem kräftigen Einwirken aller Bremsen ist es zu danken, dass keine schwereren und zahlreicheren Verletzungen bei der sehr starken Besetzung des in schnellster Fahrt befindlichen Zuges stattgehabt haben.

Personenverkehr zwischen England und Frankreich.

Nach officiellen Ermittelungen bezifferte sich (wie „Genie Civil" v. 3/5. 84 berichtet) der Reiseverkehr zwischen England und Frankreich im Jahre 1883 vermittelst der Häfen

Dover und Calais	auf	210 199 Personen,
Boulogne und Folkestone . . .	„	126 633 „
Dieppe und Newhavn	„	85 084 „
Havre und Southhampton . . .	„	17 002 „
	zusammen auf	438 918 Personen.

Ausstellung von Oberbau-Systemen, Wagen und Locomotiven.

Im Jahre 1885 wird (nach „Genie Civil" v. 22/3. 84) zu Saint Etienne (Loire) eine Universal-Ausstellung alles Eisenbahn-Materiales stattfinden. Eine geschlossene Bahn in Form einer riesigen 8 wird in der Ebene von Campagne seitens der Aussteller mit ihren Systemen hergestellt und später mit Probezügen befahren.

Telegraphiren auf sehr weite Entfernungen.

Nach dem „Telegraphist" ist vermittelst Translatoren in Emden, Odessa, Teheran nach Kurrachee und schliesslich nach Calcutta auf eine Entfernung von 7 000 Miles direct mit gewöhnlichen Morse-Apparaten und zwar 12 bis 14 Worte in der Minute telegraphirt. Im Jahre 1866 nahm eine gewöhnliche Depesche 24 Stunden in Anspruch.

Grosser Kohlenbesitz.

Die Philadelphia und Reading Railway Compagnie besitzt (nach „Engineering" v. 18/4. 84) zur Zeit 130 000 Acres Kohlenland, deren Werth zu 130 Millionen Dollars geschätzt ist.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Güterverkehr.

Mit dem 25. Mai 1884 tritt zum **Reexpeditions-Tarife für Flachs, Flachsheede, Hanf, Hanfheede und Werg** ab Königsberg nach Deutschen und Niederländischen Stationen vom 15. November 1882 der Nachtrag III in Kraft.

Derselbe enthält anderweite, erhöhte Sätze für die durch Nachtrag II eingeführten Stationen, sowie neue Sätze nach Bremen, Biebrich, Bremerhafen, Breslau O. S. E., Cottbus, Crefeld, Duisburg, Frankfurt a/O., Geestemünde, Görlitz, Grossenhain, Harburg, Höchst, Liebau in Schlesien loco und transito, Mainz, Neuss, Neusalz a/O., Rheydt, Stolberg, Sudenburg und Thorn.

Die Erhöhungen treten mit dem 1. Juli 1884 in Kraft.

Der Nachtrag ist von unseren Billet-Expeditionen zu beziehen.

Bromberg, den 18. Mai 1884. (1244)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Staatsbahn-Güterverkehr zwischen Stationen der Directionsbezirke Breslau und Magdeburg. Am 1. Juni d. Js. tritt zum Tarife für den obenbezeichneten Verkehr der Nachtrag 4 in Kraft. Derselbe enthält neben den bereits im Instructionswege eingeführten und publicirten Aenderungen dieses Tarifs Aenderungen des Vorwortes, sowie der Nomenklatur der Ausnahmetarife 1 und 2 und der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Berichtigungen zum Nachtrage 3, neue Entfernungen und Frachtsätze für die Station Ilsenburg, ferner Verlängerung der Gültigkeitsdauer und Erweiterung des Ausnahmetarifs 3.

Exemplare des Nachtrages sind von den Verbandsstationen zu beziehen.

Magdeburg, den 20. Mai 1884. (1245)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Glassandverkehr ab Hohenbocka nach Oesterreich. Für den Transport von Glassand ab Hohenbocka, (Station des Directions-Bezirks Erfurt und des Directions-Bezirks Berlin) nach Wien (Staatsbahnhof, Nordwestbahnhof, Kaiser Ferdinands-Nordbahnhof und Kaiser Franz-Joseph-Bahnhof) in Wagenladungen von 10 000 kg oder Frachtzahlung hierfür kommt fortan der Frachtsatz von

1,53 *M.* pro 100 kg

zur Erhebung.

Erfurt, den 15. Mai 1884. (1246)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Am 1. Juni d. J. tritt unter der Bezeichnung **„Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verband“** ein neuer Tarif für den Güterverkehr mit Sachsen in Kraft, durch welchen die für den nachbezeichneten Verkehrsbereich jetzt bestehenden Tarife aufgehoben werden.

Der neue Tarif umfasst im

Heft No. 1.

den Verkehr zwischen Stationen der Königlichen Eisenbahn-Direction Berlin (excl. Berlin) und den südlich von Rauden und Breslau belegenen Stationen der Breslau-Freiburger Eisenbahn einer- und Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie Reichenberg bezw. Friedland i/Böhmen und Raspenau-Liebwerda der K. K. pr. Südnorddeutschen Verbindungsbahn andererseits, und im

Heft No. 2

den Verkehr zwischen den nördlich und östlich von Leipzig und Halle belegenen Stationen der Königlichen Eisenbahn-Direction Erfurt einer- und Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie Reichenberg der K. K. pr. Südnorddeutschen Verbindungsbahn andererseits.

Für die nachstehend bezeichneten Relationen sind directe Frachtsätze resp. Entfernungen nicht wieder eingestellt worden und es bleiben die für dieselben jetzt bestehenden Frachtsätze nur noch bis 15. Juli cr. in Gültigkeit:

1. Görlitz (S. St. B.) einerseits und Grossräschen und Senftenberg, sowie Baruth, Brenitz-Sonnenwalde, Dobrilugk-Kirchhain, Drahnsdorf, Elsterwerda (B. D. B.), Golssen, Mahlow, Rangsdorf, Uckro-Luckau, Wendisch-Drehna und Zossen andererseits;
2. Plagwitz-Lindenau (S. St. B.) einer- und Grünau, sowie Görlitz (B. G. B.) und Zittau (B. G. B.) andererseits;
3. Kamenz (S. St. B.) einer- und Grossenhain (B. D. B.) andererseits;
4. Zeitz (S. St. B.) einer- und Görlitz (B. G. B.) bezw. Zittau (B. G. B.) andererseits;
5. Leipzig (S. St. B.), Plagwitz-Lindenau einer- und Stettin (B. St. und B. F. B.) andererseits;
6. Heideburg (B. A. B.) einer- und sämmtlichen Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie Reichenberg der K. K. pr. Südnorddeutschen Verbindungsbahn andererseits.

Nach obengenanntem Zeitpunkte findet betreffs der sub 1—5 bezeichneten Relationen eine directe Abfertigung nur noch bei den gleichnamigen Concurrenzstationen der Königlich Preussischen Staatseisenbahnen statt, während der sub 6 genannte Verkehr mit der Station Heideburg eine directe Abfertigung überhaupt nicht mehr erfährt.

Insoweit dieser neue, wesentliche Ermässigungen in sich schliessende Tarif in einzelnen Fällen auch Erhöhungen gegen die seitherige Frachtberechnung enthält, treten letztere erst am 15. Juli 1884 in Kraft.

Exemplare dieses Tarifs sind bei den betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu erlangen.

Dresden, am 20. Mai 1884. (1247)
Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. Juli 1884 treten folgende Tarifsätze ausser Kraft:

Die im Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen Mannheim und den Bodensee-Uferstationen Friedrichshafen, Bregenz und Lindau, gültig vom 1. Januar 1882, sowie im Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen Ludwigshafen und den Bodensee-Uferstationen Friedrichshafen, Bregenz und Lindau, gültig vom 1. Januar 1882, vorgesehenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Mannheim und Ludwigshafen einerseits, sowie Lindau und Bregenz via Bretten-Friedrichshafen anderseits allgemein, sowie die in diesen Tarifen enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 für Roheisen von Mannheim und Ludwigshafen nach Friedrichshafen via Bretten;

Ferner die nachverzeichneten Sätze der Transittarife für die Beförderung von besonders benannten Gütern, welche von einem Belgischen oder Holländischen Hafen zu Schiff nach Mannheim bezw. Ludwigshafen und von da nach den in den Tarifen angegebenen Stationen transportirt werden, gültig vom 1. August 1881:

Die für den Verkehr zwischen Mannheim und Ludwigshafen einerseits, und den Bodensee-Uferstationen Bregenz, Romanshorn und Rorschach via Bretten-Friedrichshafen sowie der Station Friedrichshafen via Bretten anderseits bestehenden Frachtsätze.

Die in den oben genannten Tarifen für Lindau, Bregenz, Romanshorn und Rorschach via Konstanz vorgesehenen Tarifsätze erleiden keine Aenderung, und die aufgehobenen Sätze nach Friedrichshafen kommen vom 1. Juli cr. ab über Konstanz wieder zur Einführung, so dass durch obige Massnahme eine Frachtvertheuerung nicht herbeigeführt wird.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Tarifbureau.

Karlsruhe, den 18. Mai 1884. (1248)
Generaldirection.

Zum Gütertarif für den Verkehr **Hannover-Oberhessen** vom 1. Januar gelangt am 15. d. M. ein Nachtrag 2, enthaltend Abänderungen und bezw. Ergänzungen verschiedener Bestimmungen, zur Einführung, welcher in den Expeditionen eingesehen, auch daselbst bezogen werden kann.

Hannover, den 9. Mai 1884. (1249)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Grosshl. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 20. d. Mts. treten für den Transport roher Kalksteine ab Eschelbronn und Mauer nach Friedrichsfeld und Mannheim ermässigte Frachtsätze in Wirksamkeit, welche bei den betreffenden Stationen zu erfahren sind.

Karlsruhe, den 19. Mai 1884. (1250)
Generaldirection.

Am 10. Juni cr. gelangt der Nachtrag X zum **Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbandtarif,** der Nachtrag IX zu Heft 1 und Nachtrag VII zu Heft 2 des Ostdeutsch-Böhmischen Eisenbahnverbandes zur Einführung.

Die Nachträge bilden eine Erweiterung des am 20. März cr. in den vorgenannten Verbänden eingeführten Ausnahmetarifs für Eisenerze und Kiesabbrände und enthalten neue Frachtsätze für Station Laurahütte sowie für Stationen der Mährischen Grenz- und Böhmischen Westbahn.

Druckexemplare des Tarifs sind auf den Stationen Laurahütte, Gleiwitz, Zabrze, Beuthen und Kattowitz kostenfrei zu beziehen.

Breslau, den 18. Mai 1884. (1251)
Königliche Eisenbahn-Direction,
für die betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Verkehr Magdeburg-Erfurt. Mit Giltigkeit vom 1. Juli cr. treten an Stelle der im Staatsbahn-Gütertarif Magdeburg-Erfurt Heft 1 enthaltenen Entfernungen und Tarifsätze für Leipzig M. H. Dietzhausen, Rohr und Suhl die im Nachtrag VI zum diesseitigen Localgütertarif für die genannten Stationen aufgenommenen erhöhten Tarifsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Expeditionen.

Erfurt, den 16. Mai 1884. (1252)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 15. Juli l. J. treten im Verkehr zwischen der diesseitigen Station Mannheim und den Stationen der Main-Neckarbahn für Bau- und Nutzholz, unbearbeitetes, in Stämmen und Blöcken, neue, theilweise höhere Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Tarifbüreau.

Karlsruhe, den 19. Mai 1884. (1253)
Generaldirection.

Belgisch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband. Am 15 Juni d. J. tritt der Nachtrag II zum Seehafen-Ausnahmetarif vom 15. September 1883, enthaltend Erweiterung des Ausnahmetarifs 3 a (Schmalz etc.) auf die Station Brünn der Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft, in Kraft. Preis 0,05 ℳ.

Köln, den 21. Mai 1884. (1254)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische).

Vom 1./13. d. Mts. gelten im **Preussisch-Russischen Eisenbahnverband** neue Special-Export-Tarife für Getreide etc. von Stationen der Moskau-Kursk- und Kursk-Charkow-Asow Bahn nach Königsberg, Pillau und Memel.

Tarifexemplare sind bei den genannten Deutschen Stationen zu haben.

Bromberg, den 19. Mai 1884. (1254a J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd - Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbumschlags - Verkehr. Für Maschinentheile aus Eisen oder Stahl, sowie solche, welche vorwiegend aus Eisen oder Stahl bestehen, werden von Laube resp. Tetschen / Bodenbach - Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz folgende Frachtsätze im Reklamationswege nach Altpaka gewährt:

Bei Aufgabe resp. Zahlung der Fracht für 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen 1,03 ℳ — für 10 000 kg 0,96 ℳ excl. 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg. Die Frachtsätze treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatte“, mit Giltigkeit bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1884, in Kraft.

Wien, am 19. Mai 1884. (1255)
Betriebs-Direction.

II. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn-Directions-Bezirk Erfurt. Mit dem 20. Mai cr. gelangen anderweite Special-Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden im Local- und directen Verkehr zwischen Stationen des Directions-Bezirks Erfurt und der Gotha-Ohrdrufer Bahn, sowie der Nordhausen - Erfurter, Saal-, Weimar-Geraer-, Werra-Eisenbahn (mit Einschluss von Wernshausen-Schmalkalden), Eisenberg-Crossener, Friedrichrodaer, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer und Hohenebra-Ebelebener Eisenbahn zur Einführung. Durch dieselben kommen die bisherigen Special-Bestimmungen

a) des Local - Personen- und Gepäck-Tarifs der Berlin-Anhaltischen Bahn vom 10. Juli 1880 nebst Nachträgen,
b) des Tarifs für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Verband Thüringischer Bahnen vom 1. März 1880 nebst Nachträgen,
c) des Local - Personen- und Gepäck-Tarifs der Halle-Sorau-Gubener Bahn vom 1. Juli 1877 nebst Nachträgen,
d) des Tarifs für den Personen- und Gepäck-Verkehr zwischen Stationen der Berlin-Anhaltischen Bahn einerseits und der Thüringischen, Werra- und Saalbahn andererseits vom 15. Februar 1877 nebst Nachträgen

zur Aufhebung.

Exemplare der neuen Bestimmungen sind zum Preise von 25 ₰ bei sämmtlichen Billet-Expeditionen des diesseitigen Directionsbezirks und der Bahnen des Thüringer Verbandes zu haben.

Erfurt, den 18. Mai 1884. (1256)
Königliche Eisenbahn-Direction.

III. Eisenbahn-Effectenverkehr.

Bilanz der Breslau-Warschauer Eisenbahn-Gesellschaft pro 31. December 1883.

Activa.		ℳ	₰	Flor.	Kr.
1. Bahnbau-Anlage		8 760 000	—	—	—
2. Materialien-Bestände		66 594	23	—	—
3. Unbegebene Prioritäts-Obligationen		161 400	—	—	—
4. Effecten im Gesellschafts-Tresor und anderen Depots:					
a) als Cautionen	104 138,54 ℳ 800 fl.				
b) als Asservate	14 762,40 „ — „				
c) dem Erneuerungsfonds gehörig	415 446,90 „ — „				
d) dem Reservefonds gehörig	49 159,40 „ — „				
e) dem Beamten-Pensionsfonds gehörig	67 153,30 „ — „				
f) dem Arbeiter-Krankencassenfonds gehörig	11 581,80 „ — „	662 242	34	800	—
5. Hypotheken		3 000	—	—	—
6. Reste aus dem Transport-Verkehr		35	57	—	—
7. Diverse Debitoren in laufender Rechnung		11 522	18	—	—
8. Guthaben bei Banquiers		123 275	—	—	—
9. Cassenbestand		1 113	32	20	80
Summa		9 789 182	64	820	80

Passiva.		ℳ	₰	Flor.	Kr.
1. Actien-Capital					
a) 13 350 Stück Stamm-Actien à 300 ℳ	4 005 000 ℳ				
b) 6 675 Stück Stamm-Prioritätsactien à 600 ℳ	4 005 000 „	8 010 000	—	—	—
2. Prioritäts-Obligationen					
a) noch coursirende nicht ausgelooste	719 700 ℳ				
b) verlooste und eingelöste	30 300 „	750 000	—	—	—
3. Bestände des Reservefonds		52 866	69	—	—
4. Bestände des Erneuerungsfonds		472 849	66	—	—
5. Bestände des Beamten-Pensionsfonds		79 701	29	—	—
6. Bestände des Arbeiter-Krankencassenfonds		12 090	36	—	—
7. Cautionen		105 251	69	800	—
8. Asservate		14 762	40	—	—
9. Amortisationsfonds		8 690	15	—	—
10. Reservirtes Baucapital		174 436	24	—	—
11. Diverse Creditoren		3 391	80	—	—
12. Zinsen für Prioritäts-Obligationen		8 996	25	—	—
13. Dividende pro 1880		1 134	—	—	—
14. Dividende pro 1881		132	—	—	—
15. Dividende pro 1882		1 008	—	—	—
16. 2¼ pCt. Dividende für die Stamm-Prioritätsactien pro 1883		90 112	50	—	—
17. Staats-Eisenbahnsteuer pro 1883		2 310	58	—	—
18. Vorfrachten		1 428	78	20	80
19. Betriebs-Ueberschüsse					
a) aus dem Vorjahr 1882	936,69 ℳ				
b) aus dem Betriebsjahr 1883	165 924,64 „				
	166 861,33 ℳ				
ab: 1. Rücklage in den Reservefonds . 5 000,00 ℳ					
2. Rücklage in den Erneuerungsfonds . 36 538,00 „					
3. Zinsen für begebene Prioritäts-Obligationen . 27 615,00 „					
4. Zur Amortisation von Prioritäts-Obligationen . 5 265,00 „					
5. Zur Zahlung einer Dividende von 2¼ pCt. auf die Stamm-Prioritätsactien . 90 112,50 „ *)					
6. Zur Staats-Eisenbahnsteuer pro 1883 . 2 310,58 „	166 841,08 „	20	25	—	—
Summa		9 789 182	64	820	80

Poln. Wartenberg, den 31. März 1884.

Der Aufsichtsrath.
gez. Moritz Cohn.

Die Uebereinstimmung der vorstehenden Bilanz mit den von uns geprüften Büchern bescheinigen wir hiermit.

Poln. Wartenberg, den 18. April 1884.

Die Revisions-Commission.
(gez.) Leopold Hadra. (gez.) Dr. Kempner. (gez.) G. Strieboll.

*) Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichts-Behörde. (1257)

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen S. 539.

No. 10. Jahrgang 1884. Berlin, am 24. Mai 1884.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. Mai Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.		Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	37	1	Collo	Schaare	—	9,5	1	Rothfliess	K. E.-D. Bromberg	
2	A	6816	1	Ballen	Bettfedern	—	28	2	Norden	Rechtsrh. Köln	
3	A M	{ 77/82 84/6 }	9	Pack	Kistenbretter	—	50	3	Duisburg K. M.	„	
4	B	1246	1	Fass	Eisenwaaren	—	747	4	Bremen	K. E.-D. Hannover	{ bekl. Düren-Delmenhorst.
5	B B	41498	1	Kiste	leer	—	3,5	5	Bremerhafen	„	
6	B N	2170	1	Ballen	Düten	—	26	6	Bremen	„	{ beschr. Bremen. Schuppenrev.
7	{ C 70 C T N }	251	1	Fass	Oel	—	205	7	Moers	Linksrh. Köln	
8	C B C	2200	1	Kiste	?	—	199	8	Aich C.	Grand Centr. Belge	
9	C K	1513	1	„	leer	—	30	9	Duisburg K. M.	Rechtsrh. Köln	
10	E B	823	1	Fass	leer	—	30	10	Anvers Nord	Grand Centr. Belge	
11	E F	1921	1	Ballen	gefüllt	—	80	11	Bingerbrück	Linksrh. Köln	
12	E S	—	1	Fass	leer, gebr.	—	15	12	Posen	K. E.-B.-A. Guben	
13	F L	—	1	„	leer, ohne Deckel	—	5,5	13	Rheda	K. E.-D. Hannover	
14	G L	02931	1	Kiste	gefüllt	—	135	14	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
15	H C	1567	1	Bund	Stahl	—	53	15	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
16	H C	989	1	Ballen	gefüllt	—	48,5	16	Bingerbrück	Linksrh. Köln	
17	H H S	2618	1	„	?	—	18	17	M. Gladbach	„	
18	H C	2766	1	Flasche	Säure	—	74	18	Offenburg	Badische Stsb.	Tuttlingen beschr.
19	H L	292	1	Kiste	gefüllt	—	32	19	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
20	H M	1446	1	Ballen	?	—	52,5	20	Hamont	Grand Centr. Belge	
21	H R	8	1	Fass	leer	—	11	21	Duisburg K. M.	Rechtsrh. Köln	
22	J D	3/4	2	Tonnen	leer	—	13,5	22	Brackwede	K. E.-D. Hannover	
23	J H S	837	1	Ballot	?	—	17	23	Osnabrück K. M.		
24	J R	13	1	Fass	leer	—	5	24	Zittau	Sächs. Staatsb.	
25	J R	1770/2	2	Kisten	?	—	?	25	Vlissingen	Niederländ. Stsb.	
26	J S	265	1	Fass	?	—	67	26	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
27	J Z C	1523	1	Ballen	?	—	18,5	27	Oderberg	Oberschlesische	
28	L	94	1	Collo	Schrank	—	20	28	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
29	L & C	7021	1	Kiste	leer	—	15	29	Meissen	Sächs. Staatsb.	{ am 21/1. 84 überzählig aus Wagen Rh. 9126 entladen.
30	L W	2931/2	2	Kisten	gefüllt	—	—	30	Trier r/M.	Linksrh. Köln	
31	M J T	4	1	Käsekarre	leer	—	38	31	Aachen T.	„	
32	M L C	881/3	3	Fässer	Eisenwaaren	—	538	32	Anvers Bs.	Grand Centr. Belge	
33	R B C	7984	1	Ballen	?	—	75	33	Breslau O/S.	Rechte-Oderufer	
34	R H C	1528	1	Kiste	?	—	?	34	Vlissingen	Niederländ. Stsb.	{ bekl. Leipzig-Arnhem.
35	S O C	699	1	„	?	—	40	35	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
36	S S	—	4	Stück	Bretter	—	62	36	Löhne	„	{ auf Wagen 27887 B. H. gefunden. Alte Beklebung: Altona-Kieler Eisenbahn Stat. Altona.
37	S & S	127	1	Ballen	—	—	26	37	Münster	Rechtsrh. Köln	
38	St	4	1	Pack	24 Säcke	—	20	38	Duisburg K. M.	„	
39	T H C	181	1	„	Messingwaaren	—	0,25	39	Emmerich	„	
40	V G	12	1	Kiste	Holzwaaren	—	32	40	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
41	W	—	1	Pack	?	—	1,5	41	Eisleben	K.E.-D.Frankf.a/M.	
42	W	929	1	Fass	Korn	—	130	42	Eupen	Linksrh. Köln	
43	{ W G A E	529 429 }	1	Kiste	leer	—	23	43	Plaueni/V.Ob./Bhf.	Sächs. Staatsb.	
44	W J	{ 223 229 }	2	Fässer	?	—	{ 52 54 }	44	Nordhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
45	W L	571/8	8	Ballen	?	—	?	45	Vlissingen	Niederländ. Stsb.	
46	W & S	—	2	—	Thonröhren	—	80	46	Mülheim a. Ruhr (Rh)	Rechtsrh. Köln	
47	W S N	6895	1	Kiste	?	—	?	47	Vlissingen	Niederländ. Stsb.	{ bekl. Leipzig-Amsterdam.

LaufendeNr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	LaufendeNr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					B. Colli m. Adressen sign.					
48	Adr.	—	1	Koffer	gefüllt —	35	48	Köln Eilgut	Linksrh. Köln	
49	Böhm. Brauhaus	—	1	Kiste	leere Flaschen —	46	49	Posen	Oberschlesische	lagert seit Juni 1883. Schuppen-Revision.
50	Coeln	4013	1	Stück	Tau —	7	50	Elze	K. E.-D. Hannover	
51	H. Gorhartz in Eschweiler	—	1	Koffer	? —	15	51	Eschweiler	Linksrh. Köln	
52	Inhofen & Niessen	—	1	Ballen	Strohhülsen —	16,5	52	Aachen Rh.	„	
53	W. Brinkmann Derenburg	—	1	Pack	leere Säcke —	30,5	53	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
					C. Colli m. Nummern sign.					
54		3173	1	Kiste	— —	29	54	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
					D. Colli mit Figuren sign.					
55	θ	1751	1	„	? —	74	55	Breslau O/Th.	Rechte-Oder-Ufer	
56	D	300	1	Pack in Papier	wollene Decken, zeltartig gewebt	4,5	56	Göttingen	K. E.-D. Hannover	Schuppen-Rev.
57	D	5535	1	Fass	? —	11	57	Eisleben	K.E.-D.Frankf.a/M.	
58	FS F	277	1	Kiste	leer —	12	58	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppen-Rev.
59	SH	2509	1	Korb	leer —	2,5	59	Diepholz	Rechtsrh. Köln	
60	S. S. O.	413	1	Säckchen	Eisenwaaren —	11,5	60	Aachen	Linksrh. Köln	
61	F S	5112	1	Kiste	gefüllt —	83	61	Köln Gereon	„	
					E. Colli ohne Signatur.					
62	—	—	2	—	eis. Achsbüchsen —	2	62	Wesel	Rechtsrh. Köln	
63	—	—	1	Stück	Bohrstange —	29	63	Posen	Oberschlesische	
64	—	—	1	Kiste	Crucifix —	14	64	Oppeln	„	
65	—	—	1	Rolle	Dachpappe —	?	65	Tremessen	„	
66	—	—	1	—	alte Eierkiepe —	4	66	Duisburg K. M.	Rechtsrh. Köln	lagert seit October 1883. Boden-Revision.
67	—	—	1	Stück	altes Eisenblech —	23,5	67	Bodenfelde	K. E.-D. Hannover	
68	—	—	1	Fass	leer, neu —	?	68	Breslau O/Th.	Rechte-Oder-Ufer	
69	—	—	1	„	leer —	57	69	Duisburg K. M.	Rechtsrh. Köln	
70	—	—	10	Fässer	leer —	320	70	Anvers Nord	Grand Centr. Belge	
71	—	—	1	Fass	leer, neu —	19	71	Bremen	K. E.-D. Hannover	Bodenrevision.
72	—	—	9	Stück	Federstahl —	4,5	72	Mattierzoll	Braunschweig.	in dem leer laufenden Wagen B. M. 41338 gefunden.
73	—	—	1	Stange	Flacheisen —	9	73	Greiz	Sächsische Stsb.	
74	—	—	1	Stück	Gardinenstange —	?	74	Kreuz	Oberschlesische	
75	—	—	2	Colli in Stroh	Glaswaaren —	7	75	Hockenheim	Badische Stsb.	
76	—	—	1	Pack	25 Kartoffelsäcke —	13	76	Duisburg K. M.	Rechtsrh. Köln	
77	—	—	6	Theile	Kleiderschrank —	37	77	„	„	
78	—	—	1	Korb	leer —	5	78	Hamm	„	in dem von Frankfurt a/M. als leer eingelaufenen Wagen 4025 Köln r. r. gefunden.
79	—	—	1	—	Marmorplatte —	6,5	79	Aurich	„	
80	—	—	1	—	gusseis. Ofentheil —	4,5	80	N. Wöllstadt	K. E.-D. Hannover	
81	—	—	1	Packet	? —	1	81	Hammont	Grand Centr. Belge	
82	—	—	1	—	Raufe —	38	82	Eisleben	K.E.-D.Frankf.a/M.	
83	—	—	150	Bunde	Rohr —	160	83	Schübben-Zanow	K. E.-D. Bromberg	
84	—	—	1	Pack	Säcke —	25	84	Lierre	Grand Centr. Belge	
85	—	—	3	Tonnen	leer (gr. Eiertonnen)	41	85	Harburg	K. E.-D. Hannover	
86	—	—	1	—	eiserne Welle —	2,5	86	Riesa	Sächsische Stsb.	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

1	—	—	2	Stück	leere alte Oelfässer —	66	1	Mähr. Schönberg	Mähr. Grenzbahn	

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen von Seite 536.

IV. General-Versammlungen.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft. Gemäss der §§ 44 und 46 des Statuts werden hierdurch die Actionäre unserer Gesellschaft zur diesjährigen ordentlichen Generalversammlung auf Mittwoch, den 18. Juni 1884, Nachmittags 5 Uhr, in unser hiesiges Geschäftslocal, Holländische Strasse No. 19, eingeladen.

Tagesordnung.

1. Vorlage der Bilanz und des Geschäftsberichts pro 1883.
2. Wahlen zum Verwaltungsrath.
3. Remuneration für die Mitglieder des Verwaltungsraths.

Behufs Legitimation zur Theilnahme an der Versammlung verweisen wir auf § 41 des Statuts mit dem Bemerken, dass die Gesellschaftsdirection in Dortmund und die Direction der Disconto-Gesellschaft in Berlin Depotstellen sind. Den daselbst zur Deponirung abzugebenden Actien ist ein in duplo aufgestelltes Nummerverzeichniss beizufügen.

Dortmund, den 20. Mai 1884. (1258)
Die Direction.

K. K. pr. Böhmische Westbahn. Bei der heutigen XXIII. (ordentlichen) Generalversammlung wurden:

1. der Geschäftsbericht und die Rechnungsabschlüsse pro 1883 genehmigt,
2. beschlossen, von dem Betriebsüberschusse des Jahres 1883 pr. 490 950,48 fl.
   a) 300 000 fl. als Superdividende zu vertheilen, und sohin den Julicoupon der 60 000 im Umlaufe befindlichen Actien mit 10 fl. Oe. W. ohne Abzug einzulösen;
   b) 40 000 fl. dem gesellschaftlichen Pensionsfonds als Dotation in Gemässheit des § 4 der Pensionsstatuten zuzuwenden;
   c) 5 000 fl. der Krankencassa zu widmen;
   d) 90 000 fl. dem Specialfonds zuzuführen, endlich
   e) den Rest pr. 55 950,48 fl. auf die Rechnung des Jahres 1884 vorzutragen;
3. der Verwaltungsrath ermächtigt:
   a) die seinerzeit im Umlaufe befindlichen Prioritätsobligationen der Emissionen 1861, 1869 und 1873 unter den mit der Hohen Staatsverwaltung zu vereinbarenden Bedingungen und unter angemessener Erhöhung des Nominalcapitals zu convertiren;
   b) die einschlägigen Paragraphen der Gesellschaftsstatuten, insbesondere § 45 und eventuell § 46 zu ändern;
4. die vorjährigen Revisoren Herren:
   Carl Auspitz,
   Dr. Adolf Ehrenfeld und
   Julius Kunewalder
   sowie die Ersatzmänner
   Ferdinand Kitt,
   Dr. Johann Natterer und
   Johann Gibisch
   per acclamationem wiedergewählt, endlich:
5. in den Verwaltungsrath die ausscheidenden Herren:
   Leopold von Lieben,
   Moriz Freiherr von Schnapper,
   August von Stummer und
   Carl Weiss Ritter von Weissenhall
   wieder-, und an Stelle des ausgeschiedenen Herrn Moriz Baron von Königswarter Herr Regierungsrath Carl Ritter von Hornbostel neugewählt.

Wien, am 19. Mai 1884. (1259)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Breslau-Warschauer Eisenbahn-Gesellschaft. Die ordentliche General-Versammlung der Actionäre der Breslau-Warschauer Eisenbahn-Gesellschaft findet statt
am 19. Juni d. Js., Nachmittags 4½ Uhr,
im Saale des „weissen Adler“ zu Poln. Wartenberg.

Zur Verhandlung gelangen die unter 1, 3 und 4 im § 29 des Gesellschafts-Statuts gedachten Gegenstände.

Zur Theilnahme an der Versammlung berechtigt nur die rechtzeitige Deposition der Actien bei der Gesellschafts-Hauptcasse hierselbst entweder in natura oder in Depôtscheinen über die bei Staats- oder Communalbehörden niedergelegten Actien der Gesellschaft.

Die Deposition der Actien kann auch erfolgen:

in Breslau
1. bei der Breslauer Disconto-Bank Friedenthal & Co.,
2. bei den Herren Gebr. Guttentag,

in Berlin
1. bei den Herren Gebr. Guttentag, Französische Strasse No. 1,
2. bei den Herren Born & Busse, Behrenstrasse No. 31.

Diese Deposition muss hier bei der Gesellschafts-Hauptcasse 3 Tage vor dem Termine, spätestens am 16. Juni cr. Abends erfolgt sein; bei den auswärtigen Depôtstellen spätestens am 15. Juni cr. Abends.

Die Actien sind getrennt nach Gattung, unter genauer Angabe der Nummern mittelst doppelten Verzeichnisses anzumelden, wozu Formulare vom Büreau ausgegeben werden.

Wegen Vertretung der Actionäre durch Bevollmächtigte wird auf die §§ 35 und 33 des Statuts verwiesen.

Die gehörig legalisirten Vollmachten sind spätestens einen Tag vor der Versammlung an das Bureau der Direction hierselbst einzureichen.

Poln. Wartenberg, den 19. Mai 1884.
Der Aufsichtsrath. (1260)

Generalversammlung der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft. In Gemässheit der §§ 26—29 und 46 des Statuts werden die Actionäre der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft zu der 34. regelmässigen am Donnerstag, den 26. Juni d. J. Mittags 12½ Uhr
zu Lübeck im Casinogebäude abzuhaltenden Generalversammlung hierdurch eingeladen.

Die Prüfung der Legitimation der stimmberechtigten Actieninhaber und die Aushändigung der Eintrittskarten wird an dem vorbezeichneten Tage von 10 bis 12 Uhr Vorm. in dem Versammlungslocale durch zwei Notare erfolgen.

Die Legitimation geschieht durch Einreichung der im § 29 des Statuts vorgeschriebenen schriftlichen Erklärung über die eigenen Actien und über die Actien, für welche ein Actionär von einem anderen bevollmächtigt ist, unter Vorzeigung derselben. Die Actionäre können auch die von ihnen zu vertretenden Actien bis zum 23. Juni d. J. Mittags 12 Uhr bei der Hauptcasse der Gesellschaft in Lübeck sowie bei der Berliner Handelsgesellschaft, den Herren Robert Warschauer & Co. und F. W. Krause & Co. Bankgeschäft in Berlin, der Deutschen Effecten- und Wechselbank in Frankfurt a/M. und der Norddeutschen Bank in Hamburg, unter Beifügung der erwähnten schriftlichen Erklärung in drei Exemplaren, deponiren und gegen Vorzeigung des mit der Bescheinigung der erfolgten Deposition der Actien ihnen zurückzugebenden Hauptexemplars der Erklärung die Eintrittskarten zu der oben festgesetzten Zeit in dem Generalversammlungslocale in Empfang nehmen. Formulare zu den schriftlichen Erklärungen sind bei den vorgenannten Depositionsstellen zu haben. Die Rückgabe der Actien erfolgt vom 27. Juni d. J. ab gegen Rücklieferung der Depositionsbescheinigungen und Quittungsleistung.

Tagesordnung der Generalversammlung:

1. Jahresbericht der Direction und Rechnungsabschluss des Jahres 1883.
2. Jahresbericht des Ausschusses.

Lübeck, den 17. Mai 1884. (1261)
Der Ausschuss der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

V. Submissionen.

Die Lieferung von:
2 800 kg Bleiweiss und
2 000 „ Leinölfirniss
soll im Wege der Submission vergeben werden. Offerten sind bis zum Submissionstermine
Freitag, den 30. Mai cr., Vormittags 11 Uhr,
mit entsprechender Aufschrift versehen portofrei und versiegelt bei der unterzeichneten Bau-Inspection einzureichen.

Die Bedingungen liegen zur Einsichtnahme aus und können auch gegen kostenfreie Einsendung von 1 ℳ von hier bezogen werden.

Hamburg, den 16. Mai 1884. (1262 J)
Königliche Eisenbahn-Bau-Inspection.

Eisenbahn-Directions-Bezirk Berlin. Die Lieferung von 391 Stück verzinkten Wellblechtafeln im Gewichte von ca. 7 220 kg und die Anbringung derselben am Viadukt über der Silberwiese in Stettin soll in Submission vergeben werden und sind versiegelte Offerten mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 4. Juni cr. Nachmittags 6 Uhr an uns einzureichen. Die Bedingungen, Skizze und Offerten-Formulare sind vom Secretariat I gegen franco Einsendung von 1 ℳ zu beziehen, liegen auch im Büreau des Berliner Baumarkt, des Deutschen Submissions-Anzeigers und der Submissions-Zeitung Cyklop in Berlin zur Einsicht aus. Die Eröffnung der Offerten erfolgt am 5. Juni cr. Vormittags 11 Uhr.

Stettin, den 19. Mai 1884. (1263 J)
Königliches Eisenbahn-Betriebs-Amt Berlin-Stettin.

Submission. Es sollen die Anfertigung und Lieferung von

a) 50 Stück 8rädriger Plateauwagen,
b) 1. 200 Stück Wagenachsen aus Flussstahl mit Flussstahlscheibenrädern,
   2. 400 Stück Tragfedern für Güterwagen,
   3. 250 Stück Spiralfedern für Buffer und Zugapparate,

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen in dem diesseitigen Maschinentechnischen Bureau hierselbst zur Einsicht aus und können von demselben gegen Einsendung von je 2 ℳ ad a und b bezogen werden.

Offerten sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Wagen resp. Achsen und Federn"

zu dem auf den

7. Juni cr., Vormittags 11 Uhr

anberaumten Submissionstermine an das diesseitige maschinentechnische Bureau einzusenden, welches auf mündliche oder schriftliche Anfrage auch jede erforderliche Auskunft ertheilen wird.

Magdeburg, den 16. Mai 1884. (1264)

Königliche Eisenbahn-Direction.

K. Württemb. Staatseisenbahnen. Für den Bodensee-Trajectbetrieb ist die Anschaffung eines eisernen Schiffskörpers nebst Ausrüstungsgegenständen zu einem mit 2 Gleisen versehenen und für den Transport von 8 Eisenbahnwagen bestimmten Trajectkahn beabsichtigt.

Der Schiffskörper ist möglichst bald und spätestens 3 Monate nach Bestellung fertig abzuliefern.

Ein Programm für die Construction dieses Schiffskörpers kann von dem Secretariat der Generaldirection bezogen werden.

Offerten sind bis zum 30. Mai, Mittags 12 Uhr, versiegelt und mit der Aufschrift: „Trajectkahn-Lieferung" versehen, dem Secretariat der Generaldirection zuzustellen.

Stuttgart, den 17. Mai 1884. (1265)

K. Generaldirection. Böhm.

VI. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt. Am 4. Juni cr. von Vormittags 8 Uhr ab findet auf dem ehemaligen Sangerhauser Eilgutspeicher auf der Schmidtstedter Flur hierselbst der Verkauf der Maculatur und zwar:

34 Loose à 500 kg einzustampfende Papiere,
8 „ à 500 „ Papiere zur freihändigen Benutzung,
1 „ zu 950 „ Pappdeckel,

an den Meistbietenden gegen gleich baare Bezahlung statt.

Die Verkaufsbedingungen liegen in unserer Drucksachen-Verwaltung — Schmidtstedterstrasse Nr. 39 — zur Einsicht aus, auch können dieselben von dort gegen Erstattung des Copialbetrages von 50 ₰ in Empfang genommen werden.

Erfurt, den 17. Mai 1884. (1266)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 42. **Zeitung des Vereins** 1884.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 28. Mai 1884.

Die erste Dampfwagenfahrt auf der Braunschweigischen Eisenbahn.

Zur Erinnerung an Mr. John Blenkinsop †.

Die nachfolgende kleine Schilderung war ursprünglich für den lebenden Oberingenieur Blenkinsop geschrieben und druckfertig, als ihn der Tod abrief. Er — der vor mehr als einem Menschenalter so Viele direct und indirect durch die Kraft des Dampfes ans Ziel geleitet, hat nun selbst plötzlich und unerwartet seine letzte Fahrt angetreten, sein „Feuer" ist erloschen und der Mechanismus auf dem „todten Punkte" stehen geblieben. Er, dessen praktischem Forscherblicke nicht der versteckteste Mangel einer kranken Maschine entging, täuschte sich in der Diagnose seiner eigenen Kräfte; seine zahlreichen Freunde aber täuschte — er nie! Freundlich, herzlich und gefällig im Verkehr, war er seinen Untergebenen ein sorgender Vorgesetzter, der mit echt Englischer Zähigkeit für sie und für das eintrat, was er für recht erkannt hatte. Unermüdliche Thätigkeit beseelte ihn bis zum späten Abend seines langen, arbeitsvollen Lebens, die Musse war ihm eine Last und als er sich ihr hingeben konnte, rief ihn der Tod, gleich vielen seiner vorangegangenen verdienstvollen Collegen, die nach einer langen nervenzerstörenden Thätigkeit im Eisenbahnwesen — sich auch niemals an das Nichtsthun gewöhnen konnten. Wie es keinen grösseren Gegensatz von Arbeit und Ruhe geben kann, als eine mit hochgespannten Dämpfen pfeilschnell dahinsausende Locomotive und ihrer „kalten", passiven, unbeweglichen Haltung in feuer- und wasserlosem Zustande — so war auch für ihn — obwohl er sie selbst herbeigewünscht und wie selten Einer verdient hatte — die Ruhe gleichbedeutend mit dem Tode, der ihn sanft und unbewusst überraschte. Möge ihm die Erde leicht werden!

* * *

Es war im Spätherbste des Jahres 1838.

Betrachtete man damals unsere Stadt Braunschweig von einem höher gelegenen Standpunkte, so konnte man noch genau die Enceinte der ehemaligen starken mittelalterlichen Feste erkennen, deren sauber planirte Böschungen von dem noch klaren Umfluthgraben umspült wurden. Jenseits desselben, auf dem Glacis, auf welchem sich gegenwärtig ein scheinbares und zum Theil auch wirklich regelloses Gewirr von Häusern und Strassen befindet, reihte sich Garten an Garten, von dem dunklen Grün der Okerwiesen weithin unterbrochen. Hohe, rauchende Schornsteine — die prosaischen Palmen der Industrie — erblickte das Auge nirgends, wie ein Idyll lag die thurmreiche alte Stadt friedlich in der fruchtbaren Ebene, beliebt und gesucht als ein Ort heiteren Lebens- und Kunstgenusses, namentlich der Musik; noch nicht angehaucht vom Zwiespalt socialer Streitfragen, aber auch nicht von dem belebenden Luftzuge einer frischen, lebenskräftigen und selbstbewussten industriellen und gewerblichen Thätigkeit.

Auf den breiten Heerstrassen, die von Nord und Süd der Stadt zustrebten, bewegten sich in langen Zügen noch die mit weissen Planen hochhinauf bedeckten Frachtwagen, die in der Ferne wie von der Sonne gebleichte, zwischen den grünen Wiesen langsam dahinschaukelnde Segel leuchteten. Das Planum der mit hohen Pappeln bepflanzten Chausseen, die jetzt — ausser den Markttagen — still und öde daliegen, belebte noch ein vielseitiges Verkehrswesen, und die zahlreichen Ausspannwirthschaften wussten von dem Reichthum der fremden Fuhrherren Wunderdinge zu berichten.

Doch während von Norden her, von den Seehäfen, noch jene mächtigen, schweren und mit Waarenballen beladenen Fuhrwerke schellenläutend in die Thore einrollten, entwickelte sich an der Südseite der Stadt, am Bruchthore, nahe den grünen, inselförmigen Okerwiesen, eine fremdartige, ungewöhnliche Thätigkeit: Dampf- und Rauchwolken brausten von Zeit zu Zeit empor, und ein gellendes, markerschütterndes metallisches Pfeifen, dem man niemals eine Athemnoth anmerken konnte, unterbrach die gewohnte Stille — auf Nimmerwiederkehr war das nach Jahrhunderten zählende harmlose Idyll zerstört, denn der erste „Dampfwagen" hatte seinen Einzug in Braunschweig genommen, und das lange vor dieser Zeit gesprochene prophetische Wort eines Englischen Dichters:

„Bald wird des Dampfes Kraft den flücht'gen Wagen
Die Strass' entlang,
Die träge Barke durch die Wellen tragen
In sicherm Gang,
Ja auf des Windes leichtbewegten Schwingen
Durchs luft'ge Reich,
Ein neu Gefährt zum fernsten Ziele bringen
Dem Adler gleich —"

war bis auf die letzten Strophen — über die wir übrigens etwas anderer Ansicht sind — zur Thatsache geworden, das eiserne Zeitalter des Dampfes hatte auch auf dem Festlande begonnen,

die erste Staatseisenbahn in den Deutschen Landen, das erste Glied der Harzbahn, die Linie Braunschweig-Wolfenbüttel sollte eröffnet werden.

Auf dem interessanlen kleinen, von dem berühmten Architecten Ottmer erbauten, nur ein Gleis und einen Perron enthaltenden „Eisenbahnhofe“, der nach dem damaligen tonangebenden Baugeschmack in strengem Englisch-Gothischen Stile mit Spitzbogenfenstern und einigen Thürmen in rothem Backstein ausgeführt war, wehte am Sonnabend den 1. December 1838 die Braunschweigische Flagge über einer Kopf an Kopf gedrängten Menschenmenge.

Schon einige Tage vorher, nachdem eine Abtheilung des 2. Bataillons des Braunschweigischen Infanterieregiments die neue Linie, als eine Art Feldaction, zuerst erprobt hatte, fand eine Versuchsfahrt nach Rüningen statt, an welcher sich die Minister, die Spitzen der höchsten Behörden nebst Damen, der Oberstallmeister von Girsewald mit seinen Söhnen u. A. betheiligten. In der Mühle zu Rüningen wurde der Caffee eingenommen, und der Mühlenbesitzer Ruthe machte die Honneurs. Unter den Zuschauern am Eröffnungstage der Bahn nach Wolfenbüttel war die mit dem schönen Vorrecht des Glaubens und Vertrauens so reich ausgestattete Jugend ebenso vertreten als die Skeptiker. Geschwindigkeit und schnelle Fortbewegung ist nun einmal das Ideal jeden Sports, die den hochgeborenen Lord damals mit Vorliebe auf der brausenden Locomotive mit berussten Händen freiwillige Führerdienste thun liess. — Während die jugendliche Phantasie sich an der ungewohnten Erscheinung des Dampfwagens ergötzte, der sogar „rückwärts“ ging, schüttelten die misstrauischen Zweifler das Haupt, prognosticirten das Aussterben der Pferde, den Untergang der Gastwirthe an den Heerstrassen, und die bequeme Invasion feindlicher Nachbarn, die alsdann das kostbare Werk vernichten würden. Unter ihnen befand sich auch jener Fuhrunternehmer, der, sich in seiner Existenz bedroht glaubend, jenes geflügelte Wort sprach: Wat ik e'seggt hebbe, hebbe ik e'seggt: en Perd blivt en Perd; min Name is Unbehende!

Der Festzug stand bereit: An der Spitze die blinkende Locomotive „Swift“, mit ihren zahlreichen mysteriösen Hebeln und dem glänzenden Dome, der von der Wärme des Dampfes in wechselndem Farbenspiele schillerte. Und auf dieser Maschine stand der Engineer Mr. John Blenkinsop, über dem dunkelblauen Anzuge den schwarzen glänzenden Cylinder, ohne welchen ein richtiger Gentleman damals und noch heute nun einmal nicht zu denken ist. Sein Name und sein in wenigen Tagen bevorstehender Rücktritt aus den Diensten der Braunschweigischen Eisenbahnen rechtfertigen es gewiss, seiner in erster Linie bei diesem in jener Zeit ungewöhnlichen und bedeutenden Ereigniss zu gedenken.

Geboren in Newcastle upon Tyne im Jahre 1813, war er im October 1838 von dem Lieferanten der ersten Dampfwagen, der Vauxhall Foundry von Forrester in Liverpool, für die hiesige Staatsbahn engagirt worden, um die neuen unbekannten Dampffuhrwerke hier zu montiren und Deutsche Mechaniker zur Führung derselben anzulernen. Seine ersten Schüler waren die Locomotivführer Grove und Kurs und die grosse Zahl der Nachfolger derselben, die ihrem verehrten Meister in Sprache und Wesen nachzuahmen suchten. Als später auch der Schreiber dieses — wie so viele andere Ingenieure — seine erste practische Ausbildung in den Bahnhofswerkstätten absolvirte, herrschte in diesen ein wunderbares Idiom, ein seltsames Gemisch von Englisch und Deutsch vor. Ein alter Englischer Legionär Müller diente dem Mr. Blenkinsop als Dolmetscher, bis es ihm — den leidigen Artikel ausgenommen — gelang, sich in der Deutschen Sprache, die er nach und nach vollständig beherrschte, verständlich zu machen. Im Jahre 1842 unternahm Mr. Blenkinsop den Bau der noch jetzt hier asservirten Locomotive „Braunschweig“ — wohl der ersten, die auf dem Continente und zwar mit den unvollkommensten Werkzeugen hergestellt wurde. In Folge seiner hingebenden, rastlosen, gewissenhaften Thätigkeit wurde er am 1. Januar 1847 als Maschinenmeister angestellt und sein Wirkungskreis in dem Verhältniss erweitert, wie das Braunschweigische Bahnnetz sich mehr und mehr entwickelte. — Körperlich ein echter Northumberland-Mann — wie sein grosser Landsmann George Stephenson, dessen Hütte in Wylam nur einige Englische Meilen von Blenkinsop's Geburtsstätte entfernt war — ertrug es sein fester Körper, dass er, vor etwa 15 Jahren zwischen zwei Eisenbahnbuffern erfasst, dennoch am Leben erhalten wurde.

Nur wenige Jahre noch und es wäre ihm vielleicht vergönnt worden, am 50. Jahrestage der Eröffnung der Braunschweigischen Harzbahn — am 1. December 1888 — wie den ersten, dann vielleicht den fünfhunderttausendsten Zug zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel selbst zu fahren.

In dem Festzuge war der ganze Wagenpark der damaligen Herzoglichen Staatsbahn, 7 kleine vierrädrige aus Irland bezogene sogenannte Omnibuswagen mit zusammen 178 Sitz- und Stehplätzen, einrangirt. Diese Vehikel mit hölzernen Rädern erinnerten in ihrer Dürftigkeit noch an den ersten Stephenson'schen Eisenbahnwagen, das „Experiment“, denn nur die 1. Classe hatte Fenster und schmale gepolsterte Sitze, die 2. nur leinene Vorhänge, während der 3. jede Bedachung fehlte. Trotzdem war der durch die schnelle Fahrt und den starken Luftzug erzeugte ungewöhnliche Reiz für die Passagiere, die damals ihr Leben noch zu riskiren glaubten, für diese Wagengattung so gross, dass sie vorzugsweise benutzt wurde und Schreiber dieses erinnert sich noch aus eigener Wahrnehmung, dass einst selbst der General Normann in dieser Classe — unbekümmert um den Funkenwurf der Locomotive — an ihm vorüberfuhr. Hinter dem Dampfwagen Swift war der „Salonwagen“ Sr. Durchlaucht des regierenden Herzogs Wilhelm angekuppelt. Die jetzige Generation, die nur die fürstlichen Wagenzüge der neuen Zeit mit ihrer palastähnlichen Einrichtung, mit glänzender Beleuchtung, Heizung, Badezimmer und allem übrigen Comfort vor Augen hat, würde freilich mit Staunen wahrgenommen haben, dass in damaliger Zeit die Equipage Sr. Durchlaucht, auf einer vierrädrigen Lowry — einem Plattformwagen — sorgfältig befestigt, zu diesem Zwecke dienen musste. Abgesehen von den dadurch erzeugten Unbequemlichkeiten war diese Transportmethode auch ausserordentlich kühn und mit den heutigen Begriffen von Sicherheit gänzlich unvereinbar.

Nachdem Se. Durchlaucht der Herzog unter Begleitung des Herrn von Amsberg, dessen Verdienste um die Entstehung dieser ersten Deutschen Staatsbahn ein Blatt Geschichte für sich bildet, sowie die geladenen Theilnehmer den Festzug bestiegen, die ersten Braunschweigischen Schaffner Becker und Helms die Thüren geschlossen, verliess der Zug die Halle.

Bis dicht an das Gleise gedrängt stand die neugierige, dem Zuge zujubelnde Menge bis halb nach Rüningen hinauf Kopf an Kopf. Lautes Angstgeschrei ertönte, wenn dann und wann die zu nahe Herandrängenden durch das Oeffnen der Probirhähne der Speisepumpen mit einem kräftigen Wasserstrahl überschüttet wurden, der noch lange nachher seine drastische Wirkung nicht verfehlte. Die optischen Telegraphen mit ihren runden, herabzulassenden Weidenkörben signalisirten — ähnlich wie die heutigen Sturmsignale an den Seeküsten — den nahenden Zug, der gegen den herrschenden Gegenwind kurzathmig, puffend und stöhnend, aber unverdrossen anstrebte. Zur Sicherheit war kurze Zeit vorher der zweite Dampfwagen — „Advance“ — unter Leitung von James Black als Eclaireur vorausgefahren, was heute nur noch bei Extrafahrten höchster Herrschaften, in England aber auch bei aussergewöhnlich starker Frequenz nicht fahrplanmässiger Extrazüge üblich ist, um die denselben anvertrauten Tausende von Passagieren aus dem Wirrsale kurz aufeinander folgender oder sich kreuzender Züge als „Pilot“ an's Ziel zu leiten.

Bald war Wolfenbüttel erreicht. Vor dem damaligen Stationsgebäude, das zum Theil noch gegenwärtig zu untergeordneten Betriebszwecken vorhanden ist, hielt der Zug, der die 1½ Meilen lange Strecke in etwa 20 Minuten zurückgelegt hatte. Die Festtheilnehmer begaben sich auf einer zu diesem Zwecke provisorisch über die Oker geschlagenen Brücke nach dem sogen. „Kleinen Schlösschen“, wo ein von Sr. Durchlaucht gegebenes splendides Frühstück sie empfing, und wenige Stunden später dampfte die Swift wieder heimwärts mit nunmehr günstigem Winde, die Strecke sogar in grösserer Geschwindigkeit durcheilend als die heutigen reinen Personenzüge, nämlich in 13 Minuten. Sie war dadurch der Bedeutung ihres Namens „Schnell“ voll und ganz gerecht geworden.

Bald darauf kursirten täglich schon 5 Züge, mit durchschnittlich 85 Passagieren besetzt, die neue Linie, die Einnahmen überschritten alle Erwartungen. In der That leisteten die damaligen Maschinen im Verhältniss zu ihrem Eigengewicht relativ bereits ebenso viel, als die heutigen mit allen Verbesserungen ausgestatteten Colosse. Von Anfang an war die Erfindung der Dampfwagen — mit der Stephenson'schen Preislocomotive „Rocket“ an der Spitze — deren hochinteressante Rudera im Kensington Museum in London jedem sachverständigen Beschauer von grösstem Interesse sind, eine aussergewöhnlich vollkommene und fertige.

Kein erheblicher Unfall störte die Fortentwicklung der Braunschweigischen Eisenbahnen und — während bei der Eröffnung der Liverpool-Manchester Bahn der erste Festzug ein Parlamentsmitglied durch Ueberfahren tödtete — schien hier ein guter Genius seine schützenden Fittiche über sie auszubreiten, denn bis zur Jetztzeit ist dieselbe glücklicherweise von schweren Unfällen verschont geblieben. Wem unter unseren freundlichen Lesern aber mythologische Hyperbeln nicht anstehen, der mag daraus die Consequenz ziehen, dass die Handhabung und Leitung ihres Fahrdienstes stets zuverlässigen und treuen Händen anvertraut gewesen ist. Eine solche treue Hand war auch die jetzt erkaltete des Mr. John Blenkinsop, des Führers und Lenkers des ersten Dampfzuges auf den Braunschweigischen Eisenbahnen. Fare well!

W. Clauss, Ober-Ingenieur.

Ausserordentliche Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Wie wir bereits in voriger Nummer mittheilten wird in Folge des Uebergangs des Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmens an den Preussischen Staat die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft mit dem 30. Juni d. J. aufgelöst und erlischt somit das derselben ertheilte Mandat als geschäftsführende Direction des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Dieselbe hat in Folge dessen behufs Wahl einer neuen geschäftsführenden Direction eine ausserordentliche Generalversammlung der Vereins-Verwaltungen auf den 20. Juni d. J. nach Harzburg berufen.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Benachrichtigung.

An dieser Stelle werden künftig alle Seitens der geschäftsführenden Direction erlassenen Circularschreiben nach Datum und Nummer und unter kurzer Angabe des Inhalts publicirt werden, um hierdurch die Vereins-Verwaltungen in den Stand zu setzen, den richtigen Eingang dieser Circularschreiben controlliren zu können.

Aus dem Deutschen Reich.

Zur Neu-Organisation der Preussischen Staatsbahnen.

Allerhöchster Erlass vom 17. Mai 1884, betreffend die Einsetzung der Behörden für die auf Grund des Gesetzes von demselben Tage über den weiteren Erwerb von Eisenbahnen für den Staat in Verwaltung und Betrieb des Staates übergehenden Privateisenbahn-Unternehmungen.

Auf Ihren Bericht vom 16. Mai d. J. bestimme Ich zur Ausführung des Gesetzes vom 17. Mai d. J., betreffend den weiteren Erwerb von Eisenbahnen für den Staat, dass vom 1. Juli d. J. ab:

1. für die Verwaltung des Berlin-Hamburger einschliesslich des Hamburg-Bergedorfer Eisenbahnunternehmens eine unmittelbar von Ihnen ressortirende Behörde, welche in Angelegenheiten der ihr übertragenen Geschäfte alle Befugnisse und Pflichten einer öffentlichen Behörde haben soll, in Berlin unter der Firma: „Königliche Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn“ errichtet,
2. das Tilsit-Insterburger Eisenbahnunternehmen mit den von der Eisenbahndirection zu Bromberg und das Oels-Gnesener Eisenbahnunternehmen mit den von der Eisenbahndirection zu Breslau verwalteten Strecken unter diesen Behörden zu je einer gemeinsamen Verwaltung vereinigt wird.

Berlin, den 17. Mai 1884. Wilhelm.

An den Minister der öffentlichen Arbeiten.

Durch Verfügung des Herrn Ministers der öffentl. Arbeiten vom 20. Mai wird sodann die Verwaltung und Betriebsleitung der zum Tilsit-Insterburger Eisenbahnunternehmen gehörenden Strecken dem von der Kgl. Eisenbahndirection Bromberg ressortirenden Kgl. Eisenbahn-Betriebsamte zu Königsberg i. Pr. und die Verwaltung und Betriebsleitung der zum Oels-Gnesener Eisenbahnunternehmen gehörenden Strecken dem von der Kgl. Eisenbahndirection Breslau ressortirenden Eisenbahn-Betriebsamte (Posen-Creuzburg) zu Posen übertragen.

Mit der Wahrnehmung der zur Zeit der Hamburger Deputation der Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft obliegenden Geschäfte ist ein Mitglied der am 1. Juli d. J. in Berlin in Function tretenden Königlichen Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn beauftragt worden, welches seinen Wohnsitz in Hamburg nehmen und die von ihm ausgehenden Schriftstücke unter der Firma: „Königliche Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn, der Commissar für Hamburg“ zeichnen wird.

Ergänzung und Abänderung des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands.

In Gemässheit des vom Bundesrath in seiner Sitzung vom 21. d. Mts. auf Grund des Art. 45 der Reichsverfassung gefassten Beschlusses tritt nach Bekanntmachung des Stellvertreters des Reichskanzlers vom 23. d. Mts. in den Bestimmungen der Anlage D zum § 48 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands folgende Ergänzung und Abänderung ein:

I. Am Schluss der No. XXXVIII ist folgende Bestimmung als letzter Absatz hinzuzufügen:

„Gasförmige Kohlensäure wird zur Beförderung nur dann angenommen, wenn ihr Druck den von 20 Atmosphären nicht übersteigt und wenn sie in Behältern aus Schweisseisen, Flusseisen oder Gussstahl aufgeliefert wird, welche bei einer innerhalb Jahresfrist vor der Aufgabe stattgehabten amtlichen Prüfung ohne bleibende Veränderung der Form mindestens das Anderthalbfache desjenigen Drucks ausgehalten haben, unter welchem die Kohlensäure bei ihrer Auflieferung steht. Jeder Behälter muss mit einer Oeffnung, welche die Besichtigung seiner Innenwandungen gestattet, einem Sicherheitsventil, einem Wasserablasshahn, einem Füll- bezw. Ablassventil, sowie mit einem Manometer versehen sein und muss alljährlich auf seine gute Beschaffenheit amtlich geprüft werden. Ein an leicht sichtbarer Stelle angebrachter amtlicher Vermerk auf dem Behälter muss deutlich erkennen lassen, wann und auf welchen Druck die Prüfung desselben stattgefunden hat. In dem Frachtbrief ist anzugeben, dass der Druck der aufgelieferten Kohlensäure auch bei einer Temperatursteigerung bis zu 40 Grad Celsius den Druck von 20 Atmosphären nicht übersteigen kann. Die Versandstation hat sich von der Beachtung vorstehender Vorschriften und insbesondere durch Vergleichung des Manometerstandes mit dem Prüfungsvermerk davon zu überzeugen, dass die Prüfung der Behälter auf Druck in ausreichendem Masse stattgefunden hat.“

II. In No. XVI 4, Absatz 2 ist statt des Wortes „Ballons“ überall zu setzen: „Colli“.

Landes-Eisenbahnrath.

Der Landes-Eisenbahnrath trat am 23. und 24. d. Mts. unter Vorsitz des Ministerialdirectors Brefeld zu einer Sitzung zusammen, um die in No. 40 mitgetheilte Tagesordnung zu erledigen. Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten war noch durch die Herren Geh. Räthe Fleck, von der Leyen und Hoeter vertreten.

Zu einer längeren Discussion führte der Antrag, betr. das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. Der Referent Dr. Hammacher empfahl den nachstehenden Ausschussantrag zur Annahme: „Der Landes-Eisenbahnrath erachtet die baldige Einführung des im Entwurf vorgelegten internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr im allgemeinen Verkehrsinteresse für dringend erwünscht, zugleich aber die Ausdehnung des in Art. 11 enthaltenen Verbotes nicht gehörig veröffentlichter Tarifermässigungen auf den inneren Verkehr der vertragsschliessenden Staaten für geboten und richtet daher an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten das Ersuchen, dass bei den weiteren Verhandlungen über den vorliegenden Gegenstand die Königliche Staatsregierung in der ihr geeignet erscheinenden Weise darauf hinwirken möge, dass auch im inneren Verkehr der vertragschliessenden Staaten die Gewährung heimlicher Tarifvergünstigungen verboten werde und der Grundsatz der Publicität der Tarife zur vollen Anerkennung gelange. Commerzienrath Damme-Danzig stellte eine Reihe von Abänderungsanträgen, welche sich auf specielle Bestimmungen einzelner Paragraphen erstreckten. Die Vertreter der Staatsbahnverwaltungen wiesen darauf hin, dass das internationale Uebereinkommen bereits dem Bundesrath vorliege und dass in diesem Stadium eine Abänderung der speciellen Bestimmungen kaum mehr durchführbar erscheine. Auf die Bemerkung eines Mitgliedes, welchen Zweck denn überhaupt die Vorbringung dieses Gegenstandes vor dem Landes-Eisenbahnrath habe, wies der Referent besonders darauf hin, dass der Landes-Eisenbahnrath sich hier in derselben Lage befinde, wie das Parlament, dem internationale Verträge zur Genehmigung vorgelegt werden; es handle sich darum, dem Herrn Minister die Annahme oder Ablehnung anzurathen. Der Vorsitzende wies noch darauf hin, dass dieses internationale Frachtrecht in zweimaliger Berathung bereits discutirt sei und dass der Eisenbahnrath zur Zeit der ersten Berathung noch gar nicht existirte, ihm also eine solche Vorlage nicht gemacht werden konnte. Nachdem der Commerzienrath Damme seine Anträge zurückgezogen, wurde der Antrag Hammacher einstimmig angenommen.

Ueber die Verhandlungen im Uebrigen ist Folgendes mitzutheilen:

Bei Pos. 1 der Tagesordnung wurden die Anträge auf Ausdehnung der Ausnahmetarife für Spiritus zum Export auf den Locoverkehr der Hafenstädte Hamburg und Danzig und auf den Locoverkehr von Halle a/S. mit grosser Majorität abgelehnt; namentlich die Vertreter der Landwirthschaft stimmten dagegen. Der Antrag: die seit 1. September v. J. eingeführten Ausnahmetarife Spiritus und Sprit auf den Locoverkehr Hamburg allein auszudehnen, wurde abgelehnt. Auch die Wiedereinführung von Ausnahmetarifen für Getreide und Mühlenfabrikate von den Ems-, Weser- und Elbhäfen nach Rheinisch-Westfälischen Stationen wurden gegen wenige Stimmen abgelehnt. Der Antrag auf Einführung des Reexpeditionsverfahrens in Breslau für das zur überseeischen Ausfuhr gelangende Getreide von Rumänien und Galizien wurde nach sehr eingehender Debatte (die Landwirthe erblickten in dieser Massregel eine Schädigung der Landwirthschaft) mit 25 gegen 13 Stimmen angenommen. Die Anträge auf Aufnahme des Artikels Kleie in den See-Transittarif für Getreide von Rumänien und Galizien nach Stettin und den Nordseehäfen wurden angenommen. Einstimmig angenommen wurde ferner der Antrag, den Ausnahmetarif auch für Puddelofen-, Schweissofen- und Converter-Schlacken anzuwenden. Von Seiten der Landwirthschaft wurde die Nothwendigkeit der Einführung des Ausnahmetarifes für Hochofenschlacken zu Wegebauzwecken betont und ein bezüglicher Antrag in Aussicht gestellt. Der Antrag auf Aufnahme der Artikel Jute, Jutegarn und Jutegewebe in den See-Transittarif mit Oesterreich-Ungarn wurde gleichfalls angenommen.

Ein weiterer Gegenstand der Tagesordnung war der Antrag auf Einführung eines Ausnahmetarifes für Rohjute im Verkehr von den Deutschen Seehäfen nach Meissen. Der Antrag wurde abgelehnt mit Rücksicht darauf, dass es sich

nicht empfehle, für eine einzelne Fabrik Ausnahmetarife zu schaffen, und dass ein finanzieller Erfolg für die Eisenbahnen zweifelhaft sei.

Der Antrag auf Einführung eines Ausnahmetarifes für Wein im Belgisch- bezw. Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verkehr wurde ohne Debatte angenommen.

Seitens der Eisenbahnverwaltung war beantragt, die Bestimmungen, betreffend die Beförderung von Holzbriquettes und Harzwischen, sowie von Gasreinigungsmasse und gebrauchter Putzwolle, abzuändern. Bezüglich der Holzbriquettes und Harzwische stimmte die Versammlung mit Rücksicht darauf, dass es erwünscht sei, gewisse Erleichterungen im Verkehr eintreten zu lassen, ohne Weiteres zu. Betreffs Gasreinigungsmasse und Putzwolle war von der Regierung vorgeschlagen, diese Gegenstände nur in dicht verschlossenen Blech- oder Holzgefässen zum Eisenbahntransport zuzulassen. Auf Antrag Damme beschloss der Landeseisenbahnrath, Gasreinigungsmasse in bedeckten eisernen Wagen transportiren zu lassen, und auf Antrag Bertelsmann-Bielefeld wurde betreffs Putzwolle beschlossen, dass diese nur in fest gepackten Ballen angenommen werden solle.

Die nächsten Punkte betrafen Ausnahmetarife, welche bereits vom Ausschusse geprüft waren, und hatte der Landes-Eisenbahnrath hiergegen nichts zu bemerken; die seit 16. November v. J. eingeführten Ausnahmetarife wurden dem Ausschusse zur Vorprüfung überwiesen.

Herr Bueck-Düsseldorf hatte beantragt, eine Revision des Stückgutverkehrs und der Stückguttarife zu empfehlen. Gegen diesen Antrag wurde der Einwand erhoben, dass der Landes-Eisenbahnrath nicht in der Lage sei, vor Beendigung der Untersuchungen, welche die Königliche Eisenbahnverwaltung bezüglich des finanziellen Effects angeordnet habe, sich für eine Abänderung der bestehenden Vorschriften und Tarife auszusprechen, namentlich nicht dahin sich zu entscheiden, dass andere Tarifclassen höher als bisher belastet werden, um den eventuellen Ausfall zu decken. Hiergegen wurde angeführt, dass nur der durch die jetzige Classification der Stückgüter in eine Classe eingetretene Nothstand constatirt und der Herr Minister gebeten werden solle, Massregeln zu erwägen, welche geeignet seien, Abhülfe zu schaffen. Indem der Antrag es ausdrücklich unterlasse, bestimmte Wege zu bezeichnen, könne der Landes-Eisenbahnrath um so eher dem Antrage zustimmen. Diese Ansicht gelangte schliesslich auch zur Geltung; die Abänderungsvorschläge wurden abgelehnt und der Antrag Bueck schliesslich mit 23 gegen 13 Stimmen angenommen.

Der Antrag des Geh.-Raths Stumm, betreffend die Ausdehnung des Ausnahmetarifs für Tafelglas zum Export von Rheinisch-Westfälischen Stationen und Stationen an der Saar nach den Nordseehäfen auf den Verkehr nach Antwerpen bezw. nach Basel, wurde in Bezug auf Basel angenommen und in Bezug auf Antwerpen zurückgezogen.

Nachträglich war noch eine Vorlage der Königlichen Eisenbahnverwaltung eingegangen, welche die Einführung eines Ausnahmetarifes für den Transport Russischen Petroleums in Aussicht nimmt. Dieselbe hat dem Ausschusse noch nicht vorgelegen. Nach eingehender Erörterung nahm der Landes-Eisenbahnrath in Rücksicht darauf, dass so vielfache Interessen durch diese Frage berührt werden, davon Abstand, von seinem Rechte, sofort Beschluss über den Gegenstand zu fassen, Gebrauch zu machen, und überwies die Angelegenheit dem Ausschusse zur Vorberathung.

Bezirks-Eisenbahnrath in Breslau.

Durch Erlass der Minister für Handel, öffentliche Arbeiten und für Landwirthschaft vom 15. d. M. ist an der Stelle der periodischen Conferenzen mit Vertretern der wirthschaftlich Betheiligten im Bezirke der frühern Oberschlesischen Eisenbahn für den Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection in Breslau und der Königlichen Direction der Breslau-Freiburger Eisenbahn daselbst ein Bezirks-Eisenbahnrath errichtet worden.

Preussische Staatsbahnen. Vorarbeiten.

Die Königliche Eisenbahndirection zu Berlin ist mit der Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Lauban nach Marklissa beauftragt worden.

Berliner Stadtbahn.

An dem Ausbau des Bahnhofes Zoologischer Garten, der bekanntlich nun auch dem Fernverkehre dienen soll, wird bereits seit mehreren Wochen gearbeitet; auch mit der Errichtung der Stadtbahn-Haltestelle an der Charlottenburger Chaussee ist begonnen worden.

Berlin-Hamburger Eisenbahn.

Die regierungsseitige Genehmigung zur Vertheilung einer Dividende von $24^{6}/_{10}$ pCt. ist ertheilt worden und erfolgt deren Auszahlung sofort mit 147,60 *M.* pro Actie an den Hauptcassen der Gesellschaft zu Berlin und Hamburg.

Die diesjährige ordentliche Generalversammlung wird am 24. Juni abgehalten. Die Tagesordnung umfasst die statutenmässigen Wahlen und die Vorlage des Geschäftsberichts.

Breslau-Warschauer Eisenbahn.

Nach dem Abschlusse pro 1883 beträgt der Betriebsüberschuss 166 861 *M.*, und wird von demselben eine Dividende von 2¼ pCt. auf die Stammprioritäten vertheilt. Zur Verzinsung und Amortisation der Prioritäten sind 32 880 *M.* zu verwenden, zum Erneuerungsfonds fliessen 36 538 *M.*, zum Reservefonds 5 000 *M.*, zur Staatseisenbahnsteuer 2 310 *M.* Der Reservefonds enthielt am 31. December 1883 52 866 *M.*, der Erneuerungsfonds 472 849 *M.*

Eutin-Lübecker Eisenbahn.

Die Generalversammlung, die vorgestern zu Eutin abgehalten wurde, genehmigte die Vertheilung einer Dividende von 1 pCt., die vom 1. Juni ab zahlbar ist. Das ausscheidende Mitglied des Verwaltungsrathes, Bankier Paul Kuczynski aus Berlin, wurde einstimmig wiedergewählt.

Altenburg-Zeitzer Eisenbahngesellschaft.

Der Verwaltungsrath hat die Dividenden pro 1883 für die Stammactien auf 10¼ pCt. (gegen $8^{3}/_{8}$ pCt. im Vorjahre) und für die Stamm-Prioritätsactien auf $9^{3}/_{16}$ pCt. (gegen 7½ pCt. im Vorjahre) festgesetzt.

Dampf-Strassenbahn zwischen Mannheim und Feudenheim.

Mit Beginn des Mai ist die Dampf-Strassenbahn zwischen Mannheim und Feudenheim dem allgemeinen Verkehr übergeben worden. Dieselbe kommt zunächst der zahlreichen Arbeiterbevölkerung von Feudenheim, die in Mannheim beschäftigt ist, zu Gute, da sehr mässige Abonnementspreise festgesetzt sind, dann aber den Friedhofsbesuchern und den Vergnügungsausflüglern nach Feudenheim sowie der grossen Zahl Feudenheimer Marktbesuchern, welche Mannheim hauptsächlich mit Milch, Gemüse, Obst u. s. w. versorgen. Wenn die Bahn ein günstiges Betriebsresultat zeigt, werden weitere Concessionen für Dampf-Strassenbahnen in Baden entstehen.

Pfälzische Bahnen.

Am 15. d. M. verstarb das Mitglied des Verwaltungsraths, Herr G. Fr. Kolb, der bekannte Statistiker.

Desinfection der Eisenbahn-Güterwagen.

Wie der Minister der öffentlichen Arbeiten den Preuss. Staatseisenbahn-Directionen in einem vom 5. d. M. datirten Erlasse kundgiebt, sind bei der grossen Mehrzahl derselben wiederholt Fälle vorgekommen, in welchen leicht empfindliche Güter, wie Kaffee, Mehl, Reis und dergleichen, welche in mit Chlorkalk oder Carbol desinficirte, scheinbar ganz geruchfreie und oft lange nach der Desinfection zu andern Transporten verwendeten Güterwagen verladen wurden, gleichwohl den Geruch dieser Desinfectionsmittel angenommen haben und mehr oder weniger entwerthet worden sind. Eine Verwaltung hat ausserdem angezeigt, dass in einem mit Chlorkalk vorher desinficirten Wagen verladene Schweine durch das im letztern entstandene Chlorgas vergiftet worden, eine andere, dass Jagdhunde in denselben ihren Geruchsinn zeitweilig verloren hätten. Zur Verhütung derartiger Unzuträglichkeiten, für welche wiederholt die Verwaltungen haftbar gemacht worden sind, werden die Eisenbahndirectionen beauftragt, in Zukunft die Desinfection der Viehwagen mit Chlorkalklösung und roher Carbolsäure thunlichst zu vermeiden und sich ausschliesslich der heissen Wasserdämpfe und heissen Wassers in Verbindung mit heisser alkalischer Lauge als Desinfectionsmittel zu bedienen. Sollten in einzelnen Fällen die Einrichtungen an den Stationen diese Desinfectionsweise nicht gestatten, so ist die Desinfection unter besondern, näher bezeichneten Massgaben mit Chlorkalklösung vorzunehmen, bei welcher sich die vorerwähnten Unzuträglichkeiten nicht ergeben haben.

Kündigung von Prioritäten verstaatlichter Bahnen.

Von grosser Bedeutung ist der bisher noch nicht beachtete Passus in dem am 19. d. M. auch im „Reichsanzeiger“ publicirten Gesetz betreffs des weiteren Erwerbs von Eisenbahnen für den Staat, der zunächst auf die Berlin-Hamburger und die Oels-Gnesener Eisenbahn-Gesellschaft Bezug hat. Der § 5 dieses Gesetzes ertheilt — und hierin liegt die grosse Wichtigkeit des Gesetzes für die Besitzer der Prioritätsobligationen verstaatlichter Bahnen — dem Minister der öffentlichen Arbeiten und dem Finanzminister das Recht, die sämmtlichen Prioritätsobligationen der sämmtlichen bisher verstaatlichten Bahnen, soweit dieselben überhaupt kündbar sind, zu kündigen und zwar ohne dass es einer weiteren Genehmigung hierzu bedarf. (s. No. 41 S. 529 § 5 Abs. 3).

Allerdings, sagt der „B. B.-C.“, ist damit noch nicht ausgesprochen, dass nun mit der Kündigung der 4½ pCt. Prioritäten unmittelbar vorgegangen wird, aber jedenfalls liegt die Ermächtigung, die Kündigung zu bewirken, jetzt vor, und es wird für die Regierung nur eine Frage der Staatsraison und eine Frage der Opportunität sein, wann man mit der Convertirung den Anfang machen wird. Das genannte Blatt ist der Meinung, dass man sehr langsam und allmälig die Convertirung bewerkstelligen wird, um nicht die Deplacirung grosser Capitalien herbeizuführen. Immerhin wäre es möglich, dass man mit der Kündigung der einen oder anderen Kategorie 4½ pCt. Prioritäten früher vorgeht,

als mit der Kündigung 4½ pCt. Preussischer Consols, um zu sehen, wie der Markt für die Aufnahme niedriger verzinslicher Werthe, etwa 3½ pCt. Staatsobligationen, liegt.

Holsteinische Marschbahn.

In No. 36 S. 468 dieser Zeitung war unter dem Rubrum Holsteinische Marschbahn eines Eisenbahnprojects Itzehoe-Kellinghusen-Wrist-Segeberg-Lübeck Erwähnung gethan.

Die Direction der Holsteinischen Marschbahn benachrichtigt uns, dass sie zu diesem Project, dessen Ausführung übrigens in hohem Grade zweifelhaft sei, in keinerlei Beziehung stehe, dasselbe vielmehr, soweit bekannt, von einem Privatconsortium ausgeht.

Oels-Gnesen.

Am 24. Mai d. J. fand in Breslau die IX. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Oels-Gnesener Eisenbahngesellschaft statt, in der 954 300 *M.* Actien mit 3 153 Stimmen vertreten waren. In Erledigung der Tagesordnung fand die Berichterstattung über die Lage der Geschäfte der Gesellschaft und die Ertheilung der Decharge für das Geschäfts-(Kalender)Jahr 1883 an Aufsichtsrath und Direction auf Grund der Betriebsrechnung statt. Sodann wurde auf Vorschlag des Aufsichtsraths beschlossen, aus dem Reingewinn des Jahres 1883 auf die Prioritäts-Stammactien eine Dividende von 3⅛ pCt. (also von 19 *M.* für eine Actie) auf den Dividendenschein No. 10 für 1883 zahlbar zu vertheilen, den noch verbleibenden Ueberschuss aber dem Gesellschaftsvorstande zur Remunerirung von Beamten zu überweisen.

Strasseneisenbahn zu Hamburg.

Dem Jahresbericht des Vorstandes dieser Gesellschaft für das Betriebsjahr 1883 entnehmen wir, dass der Nettogewinn im Ganzen eine Dividende von 4⅕ pCt. = 21 *M.* pro Actie zur Vertheilung bringt; die Betriebsleitung des Unternehmens wie die Buchführung und der vorliegende Bericht zerfallen nach den Abtheilungen I und II. Erstere weist 1 074 578 *M.* Einnahme, 842 976 *M.* Ausgabe und 67 500 *M.* an Reingewinn auf, letztere 1 422 382 *M.* Einnahme, 1 057 533 *M.* Ausgabe und 164 900 *M.* Reingewinn. Das Gesammt-Anlagecapital betrug 7 750 000 *M.* in Actien und 2 401 000 *M.* in Obligationen. — Von den seit dem Vorjahre geplanten Veränderungen sind die Fertigstellung des Centralbahnhofs auf dem Rathhausmarkt und die Durchführung des ausschliesslichen Dampfbetriebes auf der Wandsbecker Linie (19 Locomotiven, Fahrt mit je 7½ Minute Zwischenraum) zu erwähnen und die dadurch bedingte neue, für alle Linien gleichmässige Zoneneintheilung. Befördert wurden zusammen 17 909 738 Personen mit einem Durchschnittsertrage von 14,30 ₰ (I) und 12,5 ₰ (II); der Pferdebestand war durchschnittlich pro Tag 905,2 Pferde, von denen jedes 22,37 (I) resp. 21,25 (II) km täglich durchlief. St.

Niederländische Correspondenz.

Gesetz vom 26. April 1884 (Gesetzblatt No. 81), betreffend die Beförderung u. s. w. von explodirbaren Artikeln.

Das bestehende Gesetz vom 26. Januar 1815, betreffend die Beförderung u. s. w. von Pulver und sonstigen leicht entzündbaren und explodirbaren Artikeln, regelt hauptsächlich nur die Beförderung u. s. w. von Pulver und berührt sonstige explodirbare Artikel nicht. — Zur Zeit des Inkrafttretens dieses Gesetzes waren überdies Eisenbahnen und Dampfschiffe noch unbekannt und demzufolge wurde die Beförderung von explodirbaren Artikeln mit diesen Transportmitteln bis jetzt nicht gesetzlich geregelt. Sowohl im Interesse des internationalen Verkehrs als auch der öffentlichen Sicherheit, welche durch einheitliche Schutzmassregeln gefördert werden, erschien es der Regierung erforderlich, bei der Regulirung dieser Angelegenheit die neuen in den Nachbarstaaten gültigen Bestimmungen nicht unberücksichtigt zu lassen.

Aus diesen Erwägungen hat die Regierung Anlass genommen, einen neuen Gesetzentwurf im Abgeordnetenhaus zur Vorlage zu bringen. Dieser Entwurf wurde unverändert angenommen und zum Gesetz erhoben.

Wir lassen hier unter Abkürzung einiger wenigen Stellen bei der Wichtigkeit dieses Gesetzes für den internationalen Eisenbahntransport eine wörtliche Uebersetzung desselben folgen:

1. Von Uns können durch allgemeine Verwaltungsmassregeln im Interesse der öffentlichen Sicherheit Vorschriften erlassen werden, betreffend die Beförderung, die Ein-, Aus- und Durchfuhr, den Verkauf und das Lagern von Pulver und sonstigen leicht entzündbaren oder explodirbaren Artikeln.

2. Uebertretungen der in Gemässheit des Art. 1 dieses Gesetzes zu erlassenden Verordnungen werden mit Geldstrafen bis zu 600 fl. oder mit Gefängniss bis zu 1 Jahr bestraft.

3. Das Fuhrwerk oder Fahrzeug mit seinem Inventar, sowie die im Art. 1 bezeichneten Artikel mit ihrer Verpackung, mit denen das Vergehen stattgefunden hat, wird in Beschlag genommen, es sei denn, dass dasselbe auf Befehl einer der im Art. 8 erwähnten Personen nach dem Ausland befördert wird.

Insoweit solches im Interesse der öffentlichen Sicherheit erforderlich ist, werden die in Beschlag genommenen Artikel im Auftrag des Bürgermeisters — nach Schätzung durch einen von dem Richter des Kreises, in welchem die Beschlagnahme stattgefunden hat, zu ernennenden Sachverständigen — vernichtet oder unschädlich gemacht. Der Sachverständige hat zu Händen des Kreisrichters einen Eid zu schwören, dass er die ihm gezeigten Artikel nach seinem besten Wissen nach Wahrheit geschätzt hat.

Im Falle der Freisprechung oder der Einstellung des Rechtsverfahrens, und wenn die Beschlagnahme nicht ausgesprochen ist, wird der Betrag des Werthes der vernichteten oder unschädlich gemachten Artikel dem Eigenthümer derselben für Rechnung der Staatscasse vergütet.

Es kann jedoch auch in diesem Fall die Vernichtung oder das Unschädlichmachen der in Beschlag genommenen Artikel befohlen werden gegen Zahlung einer von dem Richter bei dem Urtheil zu bestimmenden Entschädigung.

Im Falle der Verurtheilung können die in Beschlag genommenen Artikel mit ihrer Verpackung, und wenn das Vergehen durch den Eigenthümer des Transportmittels selbst stattgefunden hat, auch das Fuhrwerk oder das Fahrzeug mit seinem Inventar gerichtlich confiscirt werden.

4. Das in Beschlag genommene Fuhrwerk oder Fahrzeug mit seinem Inventar wird gegen Cautionsstellung freigelassen nach den bei den in Folge des Art. 1 dieses Gesetzes von Uns zu erlassenden allgemeinen Verwaltungsmassregeln zu bestimmenden Regeln.

5. Wer vorsätzlich einen von den in Art. 8 bezeichneten Personen zur Ausführung dieses Gesetzes oder der in Folge Art. 1 erlassenen Verordnungen gegebenen Befehl nicht befolgt, sowie auch wer vorsätzlich eine von einer dieser Personen in Ausführung dieses Gesetzes oder der oben erwähnten Verordnungen unternommene Handlung verhindert, stört oder vereitelt, wird mit Geldbusse bis zu 600 fl. oder mit Gefängniss bis zu 3 Monaten bestraft.

6. Sollten zur Zeit des Vergehens noch nicht 2 Jahre verflossen sein, seit der Schuldige wegen eines ähnlichen Vergehens verurtheilt wurde, so können die in Art. 2 und 5 bestimmten Strafen mit einem Drittel erhöht werden.

7. Die Minima der in diesem Gesetze bestimmten Strafen sind: für die Geldstrafe 0,50 fl. und für die Gefängnissstrafe 1 Tag.

8. Zur Verfolgung der Uebertretungen dieses Gesetzes und der in Gemässheit des Art. 1 desselben von Uns erlassenen allgemeinen Verwaltungsmassregeln sind, ausser den im Strafgesetzbuch bezeichneten Personen, beauftragt: die Zollbeamten, alle Reichs- und Gemeinde-Polizeibeamten und alle dazu weiter bei den Erlässen anzuweisenden Personen.

Die im Al. 1 dieses Artikels bezeichneten Personen haben zu jeder Zeit freien Zutritt zu den Fuhrwerken oder Fahrzeugen und zu Läden und Lagerräumen, auf welchen nach ihrer Muthmassung Pulver oder sonstige explodirbare Artikel befördert resp. verkauft werden oder lagern. Wird ihnen der Zutritt verweigert, so sind sie befugt, nöthigenfalls mit Gewalt sich den Zutritt zu verschaffen.

Gegen den Willen des Bewohners dürfen sie jedoch nur nach erhaltenem schriftlichen Auftrag des Bürgermeisters in die Wohnungen eintreten.

9. Die Gesetze vom 26. Januar 1815, vom 9. Juli 1855, das Arrêté vom 21. März 1815, sowie die Anmerkung in der Rubrik „Pulver“ im Art. 1 des Gesetzes vom 15. August 1862 werden an einem noch näher zu bestimmenden Zeitpunkt ausser Wirksamkeit gesetzt.

Die jetzt bestehenden internationalen Verordnungen, betreffend die Beförderung, Ein-, Aus- und Durchfuhr von Pulver und sonstigen entzündbaren oder explodirbaren Artikeln, sowie das Gesetz vom 2. Juni 1875 werden durch das gegenwärtige Gesetz nicht berührt.

Niederländische Centralbahn.

In der am 29. April d. J. in Utrecht abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre der Niederländischen Centralbahn wurde in Betreff der Uebernahme des Betriebes dieser Bahn Folgendes mitgetheilt:

Mit der Niederländischen Rhein-Eisenbahngesellschaft haben die Unterhandlungen nicht zu einer Abänderung der von dieser Gesellschaft angebotenen Bedingungen geführt.

Die Holländische Eisenbahngesellschaft hat durch die Erhöhung der Zinsgarantie bis auf 2 pCt. des Nominalcapitals die von ihr gemachten Vorschläge bedeutend verbessert.

Mit der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatsbahnen sind neue Unterhandlungen angeknüpft, welche bis dahin zu keinem Resultat führten.

Weiter wurden die Anträge auf Abänderung des Gesellschaftsstatuts mit grosser Stimmenmehrheit angenommen. Es wird durch dieselben hauptsächlich die Organisation in der Zusammenstellung des Administrationsrathes und eine anderweite Abgrenzung der diesem Rath zustehenden Befugnisse herbeige-

führt. 6 Wochen nach erfolgter Ertheilung der Königlichen Zustimmung zu der Statutenänderung müssen in einer dazu zu berufenden ausserordentlichen Generalversammlung sämmtliche Mitglieder des Administrationsraths abtreten, können aber sofort wiedergewählt werden.

Ost-Dampftrambahngesellschaft.

Aus dem Geschäftsbericht pro 1883 entnehmen wir Folgendes: Vom 1. Januar bis 30. September 1883 wurden die Strecken Zeist-Bahnhof Driebergen und Bahnhof Driebergen-Gemeinde Driebergen wie in 1882 mit Pferden betrieben. Nachdem durch den Gemeinderath von Doorn das erforderliche Actiencapital zusammengebracht war, konnte mit dem Bau bis Doorn fortgeschritten werden und fand vom 1. October an der Betrieb auf der ganzen Strecke Bahnhof Driebergen-Doorn mit Dampf statt.

Durch die Gemeinden Leersum und Amerongen wurde das Anlagecapital für den Bau der Strecke bis Amerongen aufgebracht, welche Strecke am 24. December für den Verkehr eröffnet wurde. Am 31. December waren also 19 km Bahn dem Betriebe übergeben, wovon 16½ km mit Dampf und 2½ km mit Pferden betrieben wurden.

An Betriebsmitteln waren Ende 1883 vorhanden: 3 Locomotiven aus der Fabrik Hohenzollern in Düsseldorf, 5 Personen- und 2 Güterwagen.

Vom 1. Januar bis 30. September 1883 wurden auf der Pferdebahn Zeist-Driebergen 51 797 Personen befördert für 6 378 fl. Vom 1. October bis 23 December 1883 wurden auf derselben und auf der Dampftramlinie Driebergen-Doorn 21 685 Personen befördert für 3 485 fl. und vom 24. bis 31. December auf der ganzen Strecke Zeist-Amerongen 4 123 Personen für 905 fl.

Der Güterverkehr war noch sehr unbedeutend und ergab eine Einnahme von 400 fl.

Es konnte der Gesellschaft in 1883 nicht gelingen, das für den Bau der ganzen Linie Zeist-Arnhem erforderliche Capital aufzubringen, es wird jedoch der Weiterbau im laufenden Jahre in Aussicht gestellt.

Der Betriebsvertrag der Holländischen Eisenbahngesellschaft mit der Geldersch-Overyselschen Local-Eisenbahngesellschaft in Winterswyk.*)

Zwischen der Holländischen Eisenbahngesellschaft und der Geldersch-Overyselschen Local-Eisenbahngesellschaft ist ein Vertrag abgeschlossen, betreffend die Betriebsübernahme der von letzterer Gesellschaft anzulegenden Bahnen durch die Holländische Eisenbahngesellschaft. Dieser Vertrag, welcher durch die Actionäre der beiden Gesellschaften und durch Erlass vom 1. Mai d. J. seitens der Regierung genehmigt wurde, enthält folgende hauptsächliche Bedingungen:

Die Local-Eisenbahngesellschaft verpflichtet sich:

I. zum Bau einer Localbahn von Winterswyk über Deutichem nach Zevenaar und von Winterswyk nach Hengeloo, mit Zweigbahnen nach Enschede und nach Ruurloo, für deren Bau und Betrieb ihr im Jahre 1883 die Concession ertheilt wurde;

II. zum Bau einer Localbahn von Deutichem nach Ruurloo, für deren Bau und Betrieb ihr im Jahre 1881 die Concession ertheilt wurde.

Die Local-Eisenbahngesellschaft verpflichtet sich, die Linien mit allen dazu gehörigen Anlagen und Einrichtungen incl. Signalvorrichtungen und Telegraphenleitungen nach den Concessionsbedingungen herzustellen und dieselben in vollkommen betriebsfähigem Zustande spätestens am 31. December 1885 an die Holländische Eisenbahngesellschaft zu übergeben.

Der Bau wird übrigens nach den von beiden Parteien festgestellten Projecten ausgeführt.

Die Holländische Eisenbahngesellschaft übernimmt den Betrieb mit allen auf denselben in Gemässheit der Concessionsbedingungen und gesetzlichen Verordnungen sich beziehenden Verpflichtungen. Sie beschafft das Fahrmaterial und das für die Bahn, die Bahnhöfe und Werkstätten erforderliche Inventar.

Die Holländische Eisenbahngesellschaft wird nach Fertigstellung der Linien innerhalb oben genannter Frist mit dem Betrieb beginnen. Sie ist auch gehalten, vor Ablauf dieser Frist den Betrieb theilweise zu übernehmen innerhalb 4 Wochen, nachdem die Linie sowohl ihrerseits als seitens der Betriebs-Aufsichtsbehörde geprüft und als betriebsfähig anerkannt ist, mit dem Vorbehalt jedoch, dass die zu eröffnende Strecke einerseits an die Eisenbahn Zutfen-Winterswyk und andererseits an eine der bestehenden Eisenbahnen Anschluss hat.

Vom Tage der Betriebseröffnung an geht die Unterhaltung der Bahn mit allem Zubehör an die Holländische Eisenbahngesellschaft über in der Weise, dass während der zwei ersten Betriebsjahre alle Unterhaltungskosten, welche nicht den Oberbau, d. h. die eigentliche Schienenbahn mit Weichen und Drehscheiben, und nicht die Telegraphen- und Signalvorrichtungen betreffen, von der Baugesellschaft vergütet werden innerhalb eines Monats nach Vorlage der diesbezüglichen Rechnungen.

Innerhalb eines Monats nach Ablauf des zweiten Betriebsjahres werden die von der Betriebsgesellschaft in Gemässheit der festgesetzten Bauprojecte noch zu stellenden Anforderungen gegenseitig festgestellt. Diese Bauten werden von der Baugesellschaft oder für ihre Rechnung von der Betriebsgesellschaft ausgeführt.

Alle Ergänzungs- und Erneuerungsbauten, welche von der Betriebsgesellschaft erforderlich erachtet werden oder zu deren Anlage sie in Folge der Concessionsbedingungen, Gesetze oder gesetzlichen Verordnungen verpflichtet werden wird, werden von ihr ausgeführt für Rechnung der Baugesellschaft, welche diese Kosten bei Beendigung des Pachtvertrags zurückzuzahlen hat.

Als Pachtzins bezahlt die Holländische Eisenbahngesellschaft eine Summe übereinstimmend mit 4 pCt. des Anlagecapitals, welches auf 3 200 000 fl. veranschlagt wurde.

Ergiebt sich nach Feststellung des wirklich verwendeten Baucapitals, dass die Ausgaben niedriger sind als die veranschlagte Summe von 3 200 000 fl., so wird der Pachtzins auf 4 pCt. des verwendeten Capitals und 2 pCt. der Differenzsumme zwischen dem veranschlagten und dem wirklichen Capital berechnet. Wenn die wirklichen Anlagekosten die veranschlagte Summe übertreffen, beträgt der Pachtzins 4 pCt. des veranschlagten Capitals und 2 pCt. der Differenz zwischen dem verwendeten und dem veranschlagten Capital.

Nach Ablauf der ersten sechs Betriebsjahre sämmtlicher Linien wird der jährliche Pachtzins auf 4½ pCt. und 2¼ pCt., und nach Ablauf der folgenden sechs Jahre auf 5 pCt. und 2½ pCt. festgestellt.

Die Pächterin verpflichtet sich überdies, an die Verpächterin 10 pCt. der jährlichen Nettoeinnahmen der Localbahnen zu zahlen, sobald dieselben 4 000 fl. pro Kilometer Bahnlänge übersteigen.

Alle Einnahmen jeder Art, also auch die von anderen Unternehmungen für die Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken zu vereinnahmenden Vergütungen, und die Einnahme aus der Verpachtung von Eigenthum etc. fallen der Betriebsgesellschaft zu. Dagegen sind auch alle Ausgaben, insoweit sie nicht speciell laut oben erwähnten Bedingungen zu Lasten der Local-Eisenbahngesellschaft gestellt sind, für ihre Rechnung zu leisten.

Die Holländische Eisenbahngesellschaft ist befugt, alle Tarife selbstständig festzustellen, in dem Sinne jedoch, dass für die Beförderung von Gütern, Vieh etc. keine höheren Sätze berechnet werden, als für die anderen von ihr betriebenen Eisenbahnen festgesetzt sind.

Der Pachtvertrag hat Gültigkeit für die ganze Dauer der Concession der Localbahnen.

Bei Einziehung der Concession dieser Localbahnen seitens der Regierung oder Verkauf der Linien der Holländischen Eisenbahngesellschaft oder der von ihr gepachteten Linie Zutfen-Winterswyk-Landesgrenze erlischt der Pachtvertrag, es sei denn, dass die Holländische Eisenbahngesellschaft den Weiterbetrieb der Localbahnen zu übernehmen verlangen sollte.

Bei Beendigung des Pachtvertrags hat die Local-Eisenbahngesellschaft die für die in Folge oben erwähnter Bedingungen von der Holländischen Eisenbahngesellschaft ausgeführten Ergänzungs- oder Erneuerungsbauten verwendeten Summen an die Holländische Eisenbahngesellschaft zurückzuerstatten, und geht das ganze auf den Bahnhöfen und auf der Bahn vorhandene Inventar und Magazinvorrath gegen Zahlung des Kostenpreises an die Local-Eisenbahngesellschaft über. Ebenso gehen die auf den Localbahnen verwendeten Maschinen und Wagen in das Eigenthum der Local-Eisenbahngesellschaft gegen Zahlung einer von drei Sachverständigen zu schätzenden Kaufsumme über.

Die Holländische Eisenbahngesellschaft ist, vorbehaltlich der Ermächtigung der Regierung, befugt, die Localbahnen ein Jahr, nachdem sie ihr Verlangen zur Kenntniss der Local-Eisen-

*) Im Jahre 1883 wurde mit der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen ein Vertrag abgeschlossen, wodurch die Localbahnen an diese Gesellschaft verpachtet wurden. Durch diesen Vertrag verpflichtete sich die Geldersch-Overyselsche Local-Eisenbahngesellschaft zur Concessionsanfrage und, nach ertheilter Concession, zum Bau einer Eisenbahn von Elst in der Richtung von Zevenaar nach der Deutschen Grenze mit Anschluss in Elst an die Niederländischen Staatsbahnen und in Zevenaar an die Preussische Staatsbahn in der Richtung nach Emmerich resp. Cleve, mit einer Zweigbahn (Localbahn) bei Zevenaar im Anschluss an die Localbahn von Zevenaar nach Winterswyk.

Die Regierung war aber der Meinung, dass sie diese Bedingung im Vertrage nicht genehmigen konnte, aus dem Grunde, dass der Bau einer so wichtigen Eisenbahnlinie sich schwerlich verbinden lassen wird mit einer Concession von Localbahnen. — Da nun gerade diese Linie für die Staats-Eisenbahngesellschaft das Hauptmotiv für die Uebernahme des Betriebs der Localbahnen bildete, konnte der Vertrag die Genehmigung der Regierung nicht erlangen.

bahngesellschaft gebracht hat, anzukaufen. Die Kaufsumme wird alsdann auf 112 pCt. des Anlagecapitals, das der Berechnung des Pachtzinses zu Grunde gelegen hat, festgestellt.

Russische Correspondenz.

Eisenbahnjuristen-Congress.

In Kiew hat am 23. März (4. April n. St.) ein Congress von Eisenbahnjuristen zu tagen begonnen. Der Zweck desselben ist, Massregeln festzusetzen zur Steuerung der vielen grundlosen und gefälschten Reclamationen, welche den Eisenbahngesellschaften vorgewiesen werden.

Iwangorod-Dombrowo.

Die Eröffnung des Betriebs auf der Iwangorod-Dombrower Eisenbahn verzögert sich mehr, als man erwartet hatte, in Folge der Unmöglichkeit, an einigen Stellen die Bauten zu beenden, wie z. B. den Tunnel vor Mechow. Auch die Anschlusspunkte der Bahn mit der Oberschlesischen und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn sind noch nicht festgesetzt und soll die Wahl derselben von einer internationalen Specialcommission ausgeführt werden.

Jekaterinenbahn.

Die Eröffnung des regelmässigen Betriebs dieser im Bau vollendeten Bahn hatte bis jetzt immer noch auf sich warten lassen und wird nun zum 15. Mai a. St. erfolgen. Der Communicationsminister Generaladjutant Possiet ist selbst mit einem ganzen Stabe von Ingenieuren und anderen Beamten am 6. Mai aus Petersburg abgereist, um der feierlichen Eröffnung der Bahn beizuwohnen. — Mit der nun bevorstehenden Eröffnung des Betriebs auf der Jekaterinenbahn wird eine bedeutend kürzere Verbindung der westlichen Provinzen Russlands und Westeuropas mit der Krim und dem Kaukasus (über die Fastowbahn) hergestellt, als sie bisher existirte. Der Weg für Passagiere und Waaren aus Warschau nach Sebastopol über Jekaterinoslaw wird um 220 Werst oder um 11⅓ pCt. kürzer im Vergleich mit der jetzt bestehenden Richtung über Charkow, und aus Warschau nach Wladikawkas (auch über Jekaterinoslaw) um 124 Werst oder um 5 pCt. kürzer, ebenfalls mit der Richtung über Charkow verglichen.

IV. Classe auf den Bahnen.

Mit dem beginnenden Frühjahre und der hier üblichen Wanderung der Arbeiter für die Sommerzeit aus ihren Dorfschaften zu den Industriecentren oder den Eisenbahnbauten, haben viele Eisenbahnen auch wieder den Tarif IV. Classe — ¾ Kopeken pro Werst — vom April an eingeführt. Da sehr oft Parthien von 500—600 Arbeitern, solche Wanderungen antreten, so werden von den Eisenbahnen meist Specialzüge eingestellt und davon die Nachbarbahnen, auf welchen die Arbeiter weiter reisen, rechtzeitig in Kenntniss gesetzt.

Polässjebahnen.

Die „Neue Zeit" schreibt: Das Gerücht von der Uebergabe der Polässjebahnen nach erfolgter Baubeendigung aus dem Ressort der Wegecommunication in das des Kriegsministeriums scheint sich zu bewahrheiten. Das Communicationsministerium hatte ganz unerwartet eine neue Eingabe wegen der Nothwendigkeit der Eröffnung von Ergänzungscrediten zum Bau der Polässjebahnen gemacht. Diese Forderung war aber in den höchsten Staatskreisen nicht gebilligt worden, was zur Folge hatte, dass die Entscheidung getroffen wurde, die Beendigung des ganzen Baues dem Kriegsministerium zu übergeben. Die Leitung des Baues wurde dem Dirigirenden des Comités für Militärtransporte auf Eisenbahnen und zu Wasser, Generallieutenant Annenkow, übergeben. Beim Lesen dieser Zeilen kann man sich wohl kaum des traurigen Gedankens enthalten, dass ein grosses Land, wie Russland, unmöglich gedeihlich sich entwickeln kann, wenn zwei der höchsten Regierungsinstitutionen, wie zwei Ministerien, sich einander so in den Haaren liegen, dass sie sich beim Bau von Staatseisenbahnen förmlich Concurrenz machen. Mancher Leser wird sich vielleicht noch entsinnen, was vor etwa einem halben Jahre in diesen Blättern über den traurigen Streit zwischen beiden obgenannten Ministerien betreffs der Shabino-Pinsker Bahn mitgetheilt wurde. Die beiden Ministerien beschuldigten sich gegenseitig der Lüge in zwei verschiedenen Regierungsblättern, dem „Russischen Invaliden" und dem „Regierungs-Anzeiger". Nach Uebergabe der Shabino-Pinsker Strecke in die Hände des Communicationsministeriums, wohin sie logischer Weise natürlich auch gehört, hielt man den Streit für beigelegt. Nun erweist es sich aber, dass diese eigenthümliche, dem Staate schädliche Concurrenz zweier Ministerien noch fortbesteht. — Freilich muss man eingestehen, dass das Communicationsministerium durch seine stets fortgesetzt übertriebenen Baucreditforderungen sich das Vertrauen im Lande und beim Publicum nicht erwerben kann! Aber um dem abzuhelfen, sollte man doch von oben her energische Personalveränderungen vornehmen, welche den Bestrebungen des Communicationsministeriums dann einen andern Stempel aufdrücken würden, aber nicht einen so fruchtlosen und schädlichen Concurrenzkampf zweier Ministerien zulassen.

Süd-Ussurische Eisenbahn.

Aus Wladiwostok schreibt man der „Neuen Zeit", dass jüngst von Neuem durch den General Annenkow die Frage vom Bau der Ussurischen Bahn angeregt worden ist. Diese Bahn ist vom Hafen Wladiwostok nach Chabarowka projectirt, d. i. zwischen zwei Hauptkriegs- und Handelscentren des Russischen Küstenlandes und des Ussurischen Landes. Es ist kein Zweifel, dass für die öconomische Entwickelung unseres Landes die Ussurische Bahn durchaus nothwendig ist und dass die Baukosten ohne Zweifel sich bald bezahlt machen würden. Die Frage vom Bau dieser Bahn war bereits einmal angeregt durch einen Marineofficier der Sibirischen Flotille, welcher anlässlich des Pekingschen Vertrages Chinas mit Russland dort anwesend war. Aber sie verlief sich im Sande. Jetzt darf man wohl eher sich der Hoffnung hingeben, irgend welche reellen Resultate zu erzielen, weil sich ein Mann wie General Annenkow der Sache angenommen hat.

Immer neue Projecte.

Von den dem Communicationsministerium durch die Landschaftsversammlungen eingereichten Bittschriften um den Bau von neuen Bahnen werden dem Ministercomité vom ersteren folgende zur Begutachtung vorgelegt werden: 1. die Bittschrift der Tschernigowschen Gouvernements-Adelsversammlung um den Bau der Bahnen a) von Brjänsk nach Homel, b) von dem Flecken Klinzy nach Starodub und Gorodnja und c) von Gorodnja nach Tschernigow, bis zur Einmündung in die Kursk-Kiewer Bahn in Näshin oder Bobrowitz und 2. des Kostromaschen Adels um die Erbauung einer Bahn von Kostroma nach Jaroslaw. Alle nothwendigen technischen Daten sind vom Ministerium schon gesammelt und die finanziellen Combinationen gemacht; 3. der Pleskauschen Landschaftsversammlung um die Erbauung einer Eisenbahnlinie Weliki-Luki-Staraja Russa-Witebsk; 4. der Muromschen Eisenbahngesellschaft um Fortsetzung ihrer Bahn von Murom nach Pensa oder von Murom nach Szysran. Die Wahl einer der beiden Richtungen wird von der für die Sibirische Bahn gewählten Traçe abhängig gemacht, je nachdem die nördliche oder südliche bestätigt wird.

Neue Eisenbahnanleihe.

Die 15 Millionen Pfund Sterling der siebenten 5 pCt. consolidirten Anleihe für Eisenbahnobligationen zur Förderung nothwendiger Bahnen sind folgendermassen unter die Bahnen vertheilt: auf die Sibirische Bahn entfallen 3 488 372 £, auf die Jekaterinenbahn ebensoviel, auf die Jekaterinenburg-Tjumenbahn 1 511 628, auf die Südwestbahnen 1 402 326, auf die Libau-Romnyer Bahn 1 251 165 und auf die Donetzbahn 1 186 483 £, ferner insgesammt auf die Baskuntschakbahn, die Charkow-Nikolajewbahn, die Tambow-Saratower Bahn, die Uralbahn, die Moskau-Brester Bahn, die Orel-Grjäsy Bahn und die Putilowbahn 2 671 649 £. Die Tilgung der Obligationen erfolgt in 81 Jahren, gerechnet vom 19. April 1885. Die Obligationen sind für immer von der Steuer befreit.

Aus Italien.

(„Monitore delle strade ferrate" No. 20 vom 14/5.)

Ventoso-Reggio-Guastalla,

eine Bahn 4. Kategorie, nebst Abzweigung Reggio-Correggio-Carpi soll nunmehr normalspurig ausgebaut werden; von dieser die Provinz Reggio-Emilia als Concessionärin betreffenden Abänderung der ursprünglichen Concession wird die bereits dem Betriebe übergebene Strecke Reggio-Ventoso nicht berührt, welche nach den Bestimmungen des ursprünglichen Vertrages schmalspurig zu bauen war. Die durch den Umbau entstehenden Mehrkosten betragen 3 286 053 L., von denen nach regierungsseitiger Repartition 2 089 600 L. zu Lasten des Staates bleiben sollen.

Eröffnungen.

Für den 19. Mai ist die Betriebseröffnung der 15 km langen Strecke Reggio-(Calabr.)San Giovanni der Linie Reggio-Costrocucco angesetzt; am 20. übergiebt die Verwaltung der Oberitalienischen Bahnen die an der Strecke Carmagnola-Savona gelegene Station Castellino-Tanaro dem Betriebe und zwar für den Binnen- und durchgehenden Verkehr.

Von der Ausstellung zu Turin.

In dem Saal des öffentlichen Ministerii ist u. A. der Bericht über Entwurf und Bau der Linie Novara-Pino ausgelegt, welchem als Illustration ein Album von Zeichnungen bezüglich dieser Linie beigegeben ist. Es ist dies die erste Publication, welche einen wirklich vollständigen Bericht über den Bau einer Italienischen Bahn enthält, dessen Daten den Techniker interessiren können. Ferner ist ausgestellt eine Ausarbeitung des Projectes einer grossen stählernen Brücke zur Uebersetzung der Meerenge von Messina; nach den beigegebenen Zeichnungen hat der Entwurf 5 Oeffnungen, deren drei mittlere als volle Bogen von 1000 m Spannweite und 100 m Bogenhöhe, die beiden äusseren als halbe Bogen mit je 500 m lichter Weite gedacht sind. Die Beschreibung erläutert die Methoden der beabsichtigten Funda-

mentirung der Pfeiler; als interessantester Theil des Projectes ist die Montirung der grossen Bogen nebst deren eigenartiger Verbindung mit den Erfordernissen des Verkehrsdienstes anzusehen.

Italienisch-Holländisch-Englischer Verkehr.

Ab 15. Mai hat für Personen und Gepäck ein neuer directer Verkehr via Gotthard und Luxemburg resp. via Gotthard-Rhein und Dampferlinie Vlissingen-Queenboro begonnen. Betheiligte Hauptstationen sind: Bologna, Florenz, Genua P. P., Mailand Centr., Turin P. N. und Venedig; Amsterdam, den Haag, Roosendaal, Rotterdam, Utrecht und London.

Dampftramway-Linie Mailand-Binasco-Pavia.

Die Gesellschaft, welcher die Dampftramway-Linie Mailand-Binasco-Pavia eigenthümlich zugehört, hat diese Linie (rund 33 km) der „Società per le ferrovie del Ticino" cedirt, welche in den bezüglichen Gegenden bereits gegen 220 km Tramways in Betrieb hat. Die letztgenannte Gesellschaft constituirte sich in 1882 unter dem Patronat der „Société Belge-Italienne des chemins de fer" (einer Schöpfung der Société Générale de Belgique zu Brüssel) und der Gesellschaft für Ergänzungsbahnen zu Rom.

Sicilianisches Netz.

Die Handelskammer zu Messina hat wiederholt Schritte bei der Regierung gethan, dass der Betrieb genannten Netzes mit einer der beiden grossen Betriebsgesellschaften auf der Halbinsel behufs Herstellung einheitlicher Tarife vereinigt werden möge. St.

Aus Spanien.

(„Moniteur des intérêts matériels." No. 20 v. 18/5.)

Die „Gaceta" vom 13. Mai veröffentlicht das Concessionsdecret für eine Schmalspurbahn von Igualada über Pobla de Claramunt, Vallbona, Piera, Masquefa, Ober-Beguda, Nieder-Beguda und San Esteban zum Anschluss bei Martorell an die Linie Tarragona Martorell (der Gesellschaft Tarragona-Barcelona-Französische Grenze) zugehörig. Die Concession wurde Herrn Francisco Guma bewilligt.

Die Bauarbeiten an der Catalonischen Transversalbahn haben am 1. Mai begonnen und zwar für die Strecke Tarragona-Reus.

Die Strecke Alicante-Murcia der Andalusischen Bahnen wird am 25. Mai feierlich eröffnet werden.

Die Submission der Eisenbahnlinie Vilalba-Segovia wird zu Madrid am 4. Juli cr. stattfinden; von Vilalba, Station der Spanischen Nordbahn, ausgehend, soll sich die Trace der neuen Bahn bei Medina mit obengedachter Linie wieder vereinigen. Die Länge beträgt 68 km und der Voranschlag der Baukosten 21 366 000 Pes.; die dem Mindestfordernden in Aussicht gestellte Subvention beläuft sich auf 60 000 Pes. pro Kilometer.

Aus Grossbritannien.

Ein Antrag des Herrn E. Watkin zu Gunsten des Baues eines Canaltunnels Dover-Calais wurde auf Intervention des Handelsministers Chamberlain in diesem Sinne mit 222 gegen 84 Stimmen an die Communen verwiesen. St.

Aus Newyork und Umgegend.

Von **Hermann Claudius.**

VIII.

Endlich bricht auch hier, in den letzten Tagen des April, unter gleicher Breite mit Madrid und Neapel, der Frühling herein. Es dauert stets merkwürdig lange, bis man ein wenig Grünes sieht, und vor der ersten Woche des Monats Mai gewahrt man wohl hie und da grüne Sträucher, sehr selten aber grüne Bäume.

Die Zeit ist nun gekommen, in welcher Ausflüge gemacht werden und es entwickeln die verschiedenen Verkehrsanstalten bereits fieberhafte Thätigkeit, sich gegenseitig die Kundschaft abzufangen.

Ich habe bereits in einem früheren Artikel (V. in No. 22 dieser Zeitung) gesagt, dass etwa 3 Millionen Menschen Manhattan-Island und Umgegend bewohnen; diese arbeiten nicht nur emsig, sie wollen sich auch erholen. Die eigenthümliche „Sonntagsruhe" bringt es nun mit sich, dass der wahre Amerikaner seine Ausflüge an Wochentagen macht. Der Engländer hält bekanntlich ebenfalls an der puritanischen Sonntagsfeier fest, nur jene Amerikaner, welche bereits vom continentalen Europäerthume angekränkelt sind und Europäer, mit Ausnahme strenggläubiger Briten, pflegen auch Sonntags „Excursions" zu unternehmen.

Eine Stadt wie Newyork und ihre Umgegend liefert demnach bei gutem Wetter den Verkehrsanstalten während des ganzen Sommers zahlreiche Fahrgäste, und es wäre nicht nöthig, dass Dampfer verschiedener Gesellschaften „racen", d. h. wettfahren, um sich in der Gunst des Publikums zu befestigen. Vor 2 Jahren wollte ich mit meiner Gattin nach Coney-Island fahren — das Boot, welches wir im Auge hatten, wurde gerade abgebunden, als wir den Anfang des Piers No. 1 am Northriver erreichten — wir mussten eine halbe Stunde warten, bis das nächste Boot fuhr. Jenes, welches uns zurückliess, wurde von einem nach Bay-Ridge fahrenden eingeholt und über die ganze Bay fuhren beide dicht neben einander um die Wette. Das Bay-Ridge-Boot musste endlich links abbiegen, um zum Bahnhofe zu gelangen, während das Coney-Island-Boot, zwischen dem Bay-Ridge-Boot und dem Lande befindlich, weiter zu fahren hatte. Im Eifer des „racen" vergass der Capitän des Bay-Ridge-Bootes jedenfalls die Maschine anhalten zu lassen, und fuhr in das Coney-Island-Boot, welches mit Sonntagspublikum dicht besetzt war, hinein. Obwohl kein bedeutender Unfall zu verzeichnen war, fehlte es doch nicht an ohnmächtigen Damen, zerbrochenen Fenstern etc.

Das Wettfahren ist verboten, wird aber doch häufig genug ausgeführt.

Je weniger Eisenbahnzüge auf den grossen Hauptlinien an Sonntagen verkehren, desto grösser ist die Zahl der Dampferfahrten; das Sonntagspublikum ist jedoch ein anderes, wie jenes an Wochentagen, der numerische Unterschied aber ist bedeutend kleiner, wie auf dem Europäischen Continente.

Ich weiss nicht, ob es irgendwo auf unserem Erdballe so viele Vereine, Logen und dergleichen giebt, wie hier in Newyork, bezweifle es aber; besonders am nationalen Festtage, am 4. Juli, kann man einen grossen Theil derselben stolz mit Bannern, Schärpen, zuweilen auch mit wirklichen Schwertern, rothen Fracks und riesigen Dreimastern (die Tempelritter), paradiren sehen. Die meisten dieser Vereine und Logen sind zum Zwecke gegenseitiger Unterstützung gegründet und durchaus harmloser Natur; im Sommer pflegt jeder Verein einen oder mehrere Ausflüge, je nach dem Stande der Casse, zu machen. Im Winter veranstaltet man Bälle. Diese Vereine sind es nun, welche den Verkehrsanstalten im Sommer, besonders an Wochentagen, viel zu verdienen geben. Ein Dampfer wird gemiethet und, ist der Verein gross, eine oder zwei Barken dazu; die Barken folgen am Schlepptau, und mit lustiger Musik, wehenden Flaggen aller Nationen suchen sich diese Boote den Weg durch die ohnehin schon so zahlreichen Fahrzeuge auf dem North- oder Eastriver.

Die Boote der regulären Linien, als da sind: den Hudsonriver hinauf; nach Glen-Island; nach Coney Island; nach Rockaway-Beach; nach Long-Branch etc. führen, besonders an heissen Wochentagen, jenen Theil des Publikums, welcher über seine Zeit stets frei verfügen kann, sowie den weniger zahlreichen, welcher sich einen Tag durch Beurlaubung oder, was hart ist, durch Aufgeben des eventuellen Verdienstes für die versäumte Zeit frei macht. Die auf Tage- oder Wochenlohn stehenden Vereinsmitglieder verlieren meist auch den Verdienst eines Tages — ihr „Picnic" lassen sie nicht im Stiche. Zuweilen wird jedoch humaner Weise Lohn gezahlt. Nicht selten veranstalten Arbeitsgeber Picnics für ihre Arbeiter.

An der Seeküste, links und rechts von der Hafeneinfahrt bei Sandy-Hook, giebt es eine grosse Anzahl wirklicher Sommerfrischen, welche alle durch Dampfboote und Eisenbahnen mit Newyork verbunden sind. Auf keinem Punkte der Erde sollen so viele Millionäre (und noch dazu in Dollars) beisammen wohnen, wie in und um Newyork. Im Verhältniss giebt es dazu auch viele Hunderttausend Dollarmänner. Wer nun im Sommer nicht nach Europa oder vielleicht nach Saratoga ins Bad reist, wohnt in den prachtvollen Hotels oder schönen Cottages der Long-Island- und Newjersey-Küste. Fast jedes männliche erwachsene Mitglied solch' wohlhabender Familien fährt in der Woche täglich früh nach Newyork, Nachmittags oder Abends zurück — umgekehrt beginnt früh eine Auswanderung aus der Stadt — Abends kehren die Letzten wieder heim: es giebt daher nur bei schlechtem Wetter leere Züge oder leere Boote. Sonntags ist es anders. Die Sommerfrischler pflegen der Sonntagsruhe und betrachten mit wenig Behagen die Tausende und aber Tausende von Excursionisten, welche, horreur, sogar des Sonntags Bier trinken. Des Vormittags und bis gegen 4 Uhr Nachmittags fahren die Züge und Boote ziemlich leer in der Richtung nach Newyork, später leer hinaus.

Coney-Island besitzt 2 grosse Piers in Brighton-Beach. Das Ufer östlich davon heisst Manhattan-Beach und vergleicht man Brighton-Beach mit dem lustigen Wiener Wurstl-Prater, so repräsentirt das dicht daran grenzende Manhattan-Beach den Noble-Prater. Leider giebt es hier keine Bäume, und wenn an einem heissen Tage Landwind weht, hätte man, will man nicht ein Seebad nehmen, füglich in der Stadt bleiben können.

Obwohl die Fahrt mittelst eines der grossen, schönen Dampfboote nach Coney-Island angenehmer ist, als mittelst der Eisenbahn, führen die Bahnen doch mehr Gäste dorthin, weil Brooklyn und Umgebung sehr nahe gelegen ist und es für die Bewohner von Long-Island mit unnützem Zeitaufwande und grösseren Kosten verbunden wäre, den Umweg über Newyork zu machen.

Der Eisenbahnen nach Brighton- und Manhattan-Beach giebt es eine Menge, ihre Zahl wächst jedes Jahr; die neueste vor mir liegende Specialkarte dieser vom Meere vor noch gar nicht vielen Jahren abgesetzten Sand-Halbinsel zeigt folgende Hauptlinien:

1. Brooklyn, Bath and Coney-Island Railroad,
2. Newyork, Sea-Beach Railroad,
3. Prospect Park and Coney-Island Railroad,
4. Brooklyn, Flatbush and Coney-Island Railroad,
5. Newyork and Manhattan-Beach Railroad,

Die bezüglichen Bahnhöfe auf Coney-Island liegen nicht weit von einander.

Ausserdem giebt es, parallel mit der Küste, eine Elevated-Bahn und die bekannte „Marine Railroad". Letztere wird fast jeden Winter durch den furchtbaren Wellenschlag gänzlich demolirt, doch stellt man sie unverdrossen jedes Frühjahr wieder her. Zur Fluthzeit und bei etwas hohem Wellengange wird die Bahn allerdings auch im Sommer von den Gewässern des Atlantischen Oceans benetzt, der Name Marinebahn ist demnach gerechtfertigt.

Den Newyorkern stehen dieses Jahr wieder neue Ueberraschungen in ihrem Wurstel-Prater bevor, es sollen auch noch mehr Bahnen gebaut werden, ich hörte von einer elektrischen; dieses Jahr war ich noch nicht dort.

Der Andrang zu den Dampfbooten und Eisenbahnzügen ist Sonntags Abends auf Coney-Island ein ungeheurer; was ist die so berühmte Station Liesing bei Wien dagegen!

Die riesigen eisernen Piers von Coney-Island ragen weit in das Meer hinein und besitzen grossartige Restaurationen, so dass man, unter sich die donnernd auf den weissen Sand aufschlagenden Sturzwellen habend, friedlich seine „raw oysters half shell" verzehren kann.

Fern am Horizont zieht wohl ein Oceandampfer vorüber — nach dem Kurs zu urtheilen kommt er von Europa, und man denkt wieder: wird er mir einen Brief mitbringen?

Literatur.

Zur Einführung des Blocksystems auf der Wiener Stadtbahn. Von Max Ritter von **Hornbostel**, Betriebsbeamter der K. K. Direction für Staatseisenbahn-Betrieb in Wien. Mit 6 lithogr. Tafeln. Wien 1884, Spielhagen & Schurich, Verlagsbuchhandlung. I. Giselastrasse 5. Preis 3 *M.*

Der Herr Verfasser hat sich in dem Werkchen (106 Seiten) die Aufgabe gestellt, positive Anhaltspunkte über den relativen Werth der Blocksysteme zu bieten, und zwar mit der Absicht, dem Nicht-Fachmanne die Vortheile dieser Systeme für die Betriebssicherheit geläufig zu machen, den Fachleuten jedoch einiges Vorstudium zu ersparen. Mit Rücksicht darauf, dass fragliche Systeme in Oesterreich (wo für den Betrieb die Zeitintervalle massgebend ist) weniger bekannt und die vorhandenen Werke über Blockapparate meist nur für den Fachmann geschrieben sind, sich auch hauptsächlich auf genaue Beschreibung der Einrichtung beschränken, müssen wir die Abhandlung incl. Entwickelung der mathematischen Formeln als einem practischen Bedürfnisse entgegenkommend bezeichnen, wenngleich der Anlass dazu (Bau der Wiener Stadtbahn) wieder in die Ferne gerückt worden ist. Dieser Absicht entsprechend ist das Hauptgewicht auf die Art und Weise gelegt, wie die Apparate unter verschiedenen Verkehrsverhältnissen functioniren, und empfiehlt der Herr Verfasser a) ein durchzuführendes absolutes Blocksystem, b) normale Stellung des Signals auf „Halt", c) einen Apparat mit continuirlicher Zugdeckung, d) einen den Anforderungen entsprechenden Apparat (in erster Linie den von W. R. Sykes, demnächst den von Siemens & Halske).

Die beigegebenen graphischen Tafeln veranschaulichen den Zweck wie die Durchführung der Systeme, so dass das Werkchen den sich für den Gegenstand interessirenden Fachleuten wie Laien willkommen sein wird.

Kursbücher.

Reichs-Kursbuch. Bearbeitet im Kursbureau des Reichs-Postamts. 1884. Ausgabe No. III, Mai-Juni. Sommerfahrpläne. Berlin. Julius Springer. Preis 2 *M.*

Die diesmal des Pfingstfestes wegen schon am 20. Mai in Kraft getretenen Sommerfahrpläne enthalten eine besonders grosse Anzahl von neuen Reiseeinrichtungen, so dass es uns nur möglich ist, hier die wichtigsten kurz anzuführen. An erster Stelle ist zu erwähnen, dass das Reichs-Kursbuch ein vollständiges Verzeichniss der combinirbaren Rundreisebillets bringt. Dieselben, bereits im vorigen Jahre für einige Strecken eingeführt, sind jetzt erhältlich für a) Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Niederland, Rumänien, b) Schlesische, Sächsische und Böhmische Gebirge, c) Dänemark, Schweden und Norwegen, d) Schweiz, e) Italien und werden zweifelsohne vom Publikum stark benutzt werden, da sich auf grösseren Strecken ganz bedeutende Ersparnisse und mannigfache andere Vortheile gegenüber den festen Rundreisebillets erzielen lassen.

Nächstdem enthält das Kursbuch ein Verzeichniss der festen Rundreise- und Saisonbillets, der Anschluss-Retourbillets und sämmtlicher Bade- und Kurorte, letztere gleich mit den Nummern der betr. Fahrpläne versehen.

Was für bedeutende günstige Eisenbahn-Kursänderungen im Verkehr nach Russland (Nacht-Courierzug zwischen Berlin und Posen mit directen Wagen nach Warschau und von da weiter nach Moskau), Schweden (durch die neuen Abend-Courierzüge zwischen Berlin und Stralsund, in Verbindung mit der Dampfschifffahrt Stralsund-Malmö), nach Wien (die neuen Tages-Courierzüge über Dresden und Prag mit Anschlusszügen Hamburg-Magdeburg-Leipzig-Dresden und in unmittelbarem Zusammenhange mit den Zügen Aussig-Teplitz-Karlsbad) geschaffen sind, wurde bereits an anderer Stelle (No. 40 S. 518 dieser Zeitung) dargelegt. Durch letztere Züge wird die Verbindung zwischen Dänemark, dem nördlichen und westlichen Deutschland einerseits und Oesterreich-Ungarn und Türkei andererseits wesentlich beschleunigt. — Die Verbindungen mit Italien sind verbessert worden 1. durch Wiedereinrichtung des während des Winters aufgehoben gewesenen Schnellzuges Hanau-Stuttgart-Zürich-Mailand-Rom-Neapel, 2. durch Wiedereinrichtung der gleichfalls aufgehoben gewesenen Verbindung Berlin-(Breslau-, Dresden-)München-Verona-Rom und 3. durch Einrichtung eines zweiten täglichen Courierzuges auf der Strecke Wien-Pontebba. — Neben der bisher täglich einmaligen Verbindung zwischen London und Basel über Ostende-Brüssel-Metz-Strassburg ist auf demselben Wege eine zweite eingerichtet, welche in Basel an die Gotthardzüge anschliesst. Dieser Anschluss wurde bisher von London über Paris-Basel und umgekehrt auch erreicht, der Weg über Luxemburg ist aber um 42 km kürzer. Endlich ist noch einer am 25. Mai d. J. eröffneten neuen Eisenbahnlinie zu gedenken, die wesentlichen Einfluss auf den internationalen Verkehr ausübt; das ist die Linie El Paso-Mexico. Durch dieselbe wird eine directe Eisenbahnverbindung zwischen San Francisco und Mexico (2 510 Englische Meilen in 5 Tagen) und durch Anschluss in El Paso auch eine Eisenbahnverbindung zwischen Newyork und Mexico in 7 Tagen hergestellt, welche für Europa die schnellste Verbindung mit Mexico vermittelt (von Berlin über Newyork in etwa 18 Tagen).

Wir verfehlen schliesslich nicht, wiederholt das officielle Reichs-Kursbuch, welches sich durch grosse Uebersichtlichkeit, ausgezeichneten Druck und Genauigkeit vortheilhaft auszeichnet, aufs wärmste zu empfehlen.

Möller's Kursbuch No. 2 mit den neuen Sommerfahrplänen ist eben bei Schmorl & von Seefeld in Hannover erschienen. Da mit dem 20. Mai auf fast allen Eisenbahnstrecken wesentliche Veränderungen eingetreten sind, auch der Gang der Posten vielfach ein anderer geworden ist und namentlich die Verbindungen mit den Seebädern u. s. w. ganz und gar verändert sind, so setzt man sich leicht empfindlichen Irrungen aus, wenn man sich nicht darüber genaue Auskunft verschafft. Diese kann aber für unseren District gar nicht vollständiger und zuverlässiger geboten werden, als durch das seit 32 Jahren bewährte Möllersche Kursbuch, dessen neuestes Heft Alles enthält, was sowohl für die nächsten wie für die weitesten Reisen zu wissen nothwendig ist.

Miscellen.

Eisenproduction in Amerika.

Am 1. April cr. waren noch 269 Hohöfen von den im Januar cr. im Betriebe befindlichen 288 im Brande. Die Leistungen fielen dadurch von 85 561 auf 83 225 t, ein Zeichen, dass nur die besten und productivsten Oefen im Betriebe geblieben sind. Während der ersten Wochen vorigen Monats machten mehrere Hüttenwerke ausserordentliche Anstrengungen neue Bestellungen zu erhalten, um nicht ferner ausblasen zu müssen; trotz sehr ermässigter Preise ist dieses nicht gelungen und geht man jetzt mit der Absicht um, zum Zwecke der Vermeidung der wilden Concurrenz ein Schienencartell, ähnlich dem Deutschen, zu gründen, in welchem die Werke nach ihrer Lieferungsfähigkeit eingeschätzt und darnach mit Arbeit zu entsprechenden Preisen quotirt werden.

Klage wider die Forth Bridge Company.

Mr. Dundas von Dundas Castle hat (nach „Engineering" v. 25/4. 84) an die Direction der Forth Bridge Company eine Forderung von 25 000 £ für die ihm gehörige Insel von Juchgarvie in der Mitte des Forths, über welche die Brücke führt, gestellt. Da der Antrag abgelehnt wurde, so steht ein interessanter Process in den nächsten Assisen zu erwarten.

Die Demagnetisirung von Uhren.

Bekanntlich werden Uhren, die man bei sich trägt, in einem Wagen, der durch Elektricität bewegt wird, wenn man der Leitung zu nahe sitzt, dauernd magnetisch, und kommen dadurch ausser Gang. Um diesen Mangel zu beseitigen, muss jedes Uhrtheil für sich entmagnetisirt werden. Der Uhrmacher Hiran S. Marien 57 Hatton Garten, London, hat (wie „Engineering" v. 25/4. 84 berichtet) eine eigene Maschine construirt, vermittelst welcher die Demagnetisirung für 5 Dollar pro Uhr besorgt wird.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Güterverkehr.

Stettin-Märkisch-Schlesischer Verband. Am 1. Juni d. J. treten für den Verkehr zwischen Breslau B. F. und Waldenburg N. M., sowie zwischen Friedland B. F. einer- und Horka, Siegersdorf, Hirschberg und Lauban andererseits neue bezw. ermässigte Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betreffenden Güterexpeditionen sowie das Auskunftsbureau hier — Bahnhof Alexanderplatz — nähere Auskunft ertheilen.

Berlin, den 25. Mai 1884. (1267)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Für grünes **Hohlglas zum Export** von Minden nach Hamburg und Harburg kommen fortan ermässigte Ausnahme-Frachtsätze zur Anwendung. Das Nähere ist auf den genannten Stationen zu erfahren.

Hannover, den 20. Mai 1884. (1268)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Staatsbahn-Güterverkehr zwischen Stationen der Directionsbezirke Berlin und Magdeburg. Am 1. Juni d. Js. tritt zum Tarife für den obenbezeichneten Verkehr der Nachtrag 6 in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Vorwortes, der Nomenclatur der Ausnahmetarife 1 und 2, sowie der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Ausscheidung der Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn aus dem Verkehre, anderweite Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Calau, Cottbus, Dobrilugk-Kirchhain, Guben, Horka, Kohlfurt, Ruhland und Sorau, sowie neue Entfernungen für die Station Ilsenburg, Aufhebung der Ausnahmefrachtsätze für Getreide etc. im Verkehre mit Langwedel, Verlängerung der Gültigkeitsdauer und Erweiterung des Ausnahmetarifs für Langholz, anderweite Controlvorschriften zum See-Exporttarif für Sprit und Spiritus, ferner bereits im Instructionswege eingeführte und publicirte Ausnahmefrachtsätze für rohe Bergproducte und Kieserit zum Export von mehreren diesseitigen Stationen nach Stralsund, Swinemünde und Wolgast.

Die Ausnahmefrachtsätze für Getreide etc. im Verkehre mit Station Langwedel treten erst am 15. Juli d. Js. ausser Gültigkeit und kommen von diesem Tage ab für bezügliche Transporte die durchweg höheren Frachtsätze des Specialtarifs I in Anwendung.

Exemplare des Nachtrages sind von den Verbandsstationen zu beziehen.

Magdeburg, den 24. Mai 1884. (1269)
Königliche Eisenbahndirection,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Staatsbahn - Güterverkehre Hannover-Magdeburg, Hannover-Berlin, Oldenburg-Berlin, Magdeburg-Oldenburg. Am 15. Juli 1884 treten folgende Tarifsätze ausser Kraft:

1. die Sätze des Ausnahmetarifs für Kupfer (Roh-), Kupferblech und Kupferplatten, Petroleum und Petroleumäther, Spiritus für den Verkehr zwischen Berlin (Potsdamer Bahnhof) und Westend einerseits und Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Brake, Elsfleth und Nordenhamm andererseits;
2. die Sätze des Ausnahmetarifs für Baumwolle, Farbehölzer und Zink für den Verkehr zwischen Westend einerseits und Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Brake, Elsfleth und Nordenhamm andererseits;
3. die Sätze der Ausnahmetarife
   a) für Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate,
   b) für Oelkuchen und Oelkuchenmehl
   für den Verkehr zwischen Westend und Spandau einerseits und Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Hamburg, Harburg, Lüneburg, Brake, Elsfleth und Nordenhamm andererseits;
4. die Sätze der Ausnahmetarife
   a) für frisches Gemüse und Obst, Malz und Oelsamen,
   b) für Steine, bearbeitete etc.
   für den Verkehr zwischen Spandau einerseits und Hamburg, Harburg und Lüneburg andererseits;
5. die Sätze des Ausnahmetarifs für Stärke aller Art, Stärke- und Kartoffelmehl, Traubenzucker (Glykose), Stärkezucker, auch Traubenzuckersyrup und Stärkesyrup zum Export für den Verkehr von Berlin (Potsdamer Bahnhof, Anhalt-Dresdener Bahnhof, Schlesischer Bahnhof, Stettiner und Nordbahnhof, Ostbahnhof) nach Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Hamburg, Harburg, Brake, Elsfleth und Nordenhamm.

An die Stelle der zur Aufhebung kommenden Ausnahmesätze treten die höheren Frachtsätze der ordentlichen Tarifclassen, welche bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren sind.

Magdeburg, den 21. Mai 1884.
Namens der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirection. (1270)

Am 1. Juni d. J. kommt im **Rheinisch-Westfälisch - Niederländischen** Eisenbahnverbande das Tarifheft E zur Einführung, enthaltend Frachtsätze für den Verkehr zwischen Station Georgs-Marienhütte der Georgs-Marienhütte-Eisenbahn einer- und Niederländischen Stationen andererseits. Exemplare dieses Tarifheftes sind in unserem hiesigen Geschäftslocale für 20 ₰ pro Stück zu haben.

Köln, den 21. Mai 1884. (1271)
Königliche Eisenbahndirection (rechtsrh.).

Am 1. Juni treten für die **Beförderung von Steinkohlen** von den Kohlenversandstationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Köln (rechtsrh.) und Köln (linksrh.), sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nach der Station Radebeul der Sächsischen Staatseisenbahn directe Frachtsätze in Kraft.

Elberfeld, den 23. Mai 1884. (1272)
Königliche Eisenbahndirection.

Am 1. Juni d. J. treten an Stelle der im **Norddeutsch - Sächsischen Verbands-Güterverkehre** bisher massgebend gewesenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Nordhausen und Wolkramshausen des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a/M. einerseits und verschiedenen Stationen der Sächsischen Staatsbahnen andererseits neue Frachtsätze in Kraft, welche bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren sind. Insoweit die neuen Sätze einzelne Erhöhungen gegen die seitherige Frachtberechnung in sich schliessen, erlangen die ersteren erst am 15. Juli 1884 Giltigkeit. Die bisherigen Frachtsätze des Sächsisch-Thüringischen Verbandes für den Verkehr zwischen Leinefelde und Berga resp. Eich werden vom 1. Juni d. J. ab in der gleichen Höhe auf den Norddeutsch-Sächsischen Verbandsverkehr übertragen.

Dresden, am 24. Mai 1884. (1273)
Königliche General - Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni d. J. ab gelangt zum **Sächsisch - Württembergischen Verbandsgütertarife** der IV. Nachtrag zur Einführung. Derselbe enthält ausser neuen Frachtsätzen für die Stationen Balingen, Niederbiegen und Renningen auch veränderte Frachtsätze für die Stationen Friedrichshafen, Ulm W. B. und die Bodenseeuferplätze Bregenz, Romanshorn und Rorschach, sowie Aenderungen bezw. Ergänzungen der Ausnahmetarife. Insoweit die neuen Frachtsätze vereinzelt geringe Erhöhungen enthalten, treten dieselben erst am 15. Juli d. J. in Geltung. Exemplare des Nachtrags sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 24. Mai 1884. (1274)
Königliche General - Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Juni d. J. treten an Stelle der im **Magdeburg-Sächsischen Verbande** bisher massgebend gewesenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Cöthen und Sömmerda des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg einerseits und Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen resp. der Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn andererseits anderweite Taxen in Kraft, welche bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren sind. Insoweit die neuen Sätze einzelne Erhöhungen gegen die seitherige Frachtberechnung in sich schliessen, erlangen die ersteren erst am 15. Juli 1884 Giltigkeit.

Dresden, am 24. Mai 1884. (1275)
Königliche General-Direction der Sächsischen Staats-Eisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 1. Juni d. J. ab kommen für die **Beförderung von Salz** aller Art bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen resp. bei Bezahlung der Fracht für dieses Quantum nach den Stationen Schildberg und Kempen P. K. nachstehende ermässigte Frachtsätze zur Erhebung:

ab Inowrazlaw . . . . 0,68 ℳ.
„ Klausaschacht . . . 0,69 „
pro 100 kg.

Breslau, den 21. Mai 1884. (1276)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 1. Juni d. J. tritt zu dem vom 1. April 1883 ab gültigen Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Elberfeld** einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Bromberg einschliesslich der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn** andererseits der Nachtrag III in Kraft.

Derselbe enthält ausser Berichtigungen: Anderweite Entfernungen für die Stationen Colberg, Degow, Fritzow und Lichtenberg-Friedrichsfelde des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg, ferner Ausnahmefrachtsätze für Eisen- etc. Transporte von Station Wennemen des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld nach einzelnen Stationen des Directionsbezirks Bromberg, sowie Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl der Specialtarife I und II im Verkehr nach Königsberg i/Pr. zur Ausfuhr auf dem Eisenbahn- oder Wasserwege nach Russland.

Exemplare des Nachtrags sind von den betheiligten Güter- und Eilgutexpeditionen zu beziehen.

Elberfeld, den 21. Mai 1884. (1277)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 1. Juni d. J. tritt zu dem vom 1. April 1883 ab gültigen Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Elberfeld** einerseits und Stationen der **Braunschweigischen Eisenbahn** andererseits der Nachtrag IV in Kraft.

Derselbe enthält neben einzelnen Ergänzungen und Berichtigungen Entfernungen für die in den Tarif einbezogenen Stationen der Eisern-Siegener Eisenbahn und Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Petroleum, Petroleumäther und Naphtha von Braunschweig nach Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen, von welchen Exemplare des Nachtrags zu beziehen sind.

Elberfeld, den 20. Mai 1884. (1278)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction.

Vom 1. Juni 1884 ab können **Getreide-Sendungen in loser Schüttung** bei Aufgabe in Wagenladungen à 10 000 kg ab Wirballen nach Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg direct abgefertigt werden. Ueber die Höhe der Frachtkosten etc. ertheilen unsere Güter-Expeditionen Auskunft.

Bromberg, den 19. Mai 1884. (1279 J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

II. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt. Zum 20. d. M. wird für den diesseitigen Directionsbezirk und die Thüringischen Privatbahnen in Erfurt eine Ausgabestelle für combinirbare Rundreise-Billets eingerichtet, welcher es obliegt, aus den daselbst von den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen deponirten Strecken-Coupons in den Sommermonaten nach Wunsch des Publikums Billets I.—III. Wagenclasse zu ermässigten Fahrpreisen mit 35tägiger Gültigkeit für beliebige Rundtouren durch Deutschland, Oesterreich-Ungarn und die Niederlande zusammenzusetzen und auszugeben.

Die Bestellung von Billets geschieht, soweit solche in Erfurt selbst erfolgt, direct bei der, Bahnhofsstrasse No. 8 hierselbst belegenen Ausgabestelle, an anderen Orten durch Vermittelung der nächst gelegenen Billetexpedition; doch werden auch direct von auswärts eingehende briefliche Bestellungen ausgeführt, sofern dieselben eine ausreichend genaue Bezeichnung der beabsichtigten Rundtour enthalten.

Alles Nähere ist bei der Ausgabestelle und den Billetexpeditionen zu erfahren. Das Generalverzeichniss der Coupons nebst den vorgedruckten allgemeinen Beförderungs-Bedingungen kann käuflich von der hiesigen Ausgabestelle sowie durch die Billetexpeditionen bezogen werden.

Erfurt, den 7. Mai 1884. (1280)
Königliche Eisenbahn-Direction.

K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn. K. K. Ministerialcommission für die Verwaltung der Dniester- und Tarnów-Leluchower Staatsbahn, der Erzherzog Albrechtbahn und der Mähr. Grenzbahn. Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn. Ungarische Nordostbahn. K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Zum Zwecke des erleichterten Besuches des Tátragebirges und der Ungarischen Badeorte werden in der Zeit vom 1. Juni bis Ende September 1884 nachfolgende

Tour- und Retourkarten
zu besonders ermässigten Preisen und mit einer 45 tägigen Giltigkeitsdauer zur Ausgabe gelangen.

Fahrpreise der Tour- und Retourkarten inclusive Stempelgebühr und der Ungarischen Transportsteuer in Gulden Noten Oesterr. Währ.

Nach	Von Lemberg		Przemysl		Stanislau via Chyrów		Stryj via Chyrów		Tarnów		Zegiestów		Muszyna-Krynica	
	Wagenclasse II.	III.	II.	III.	II.	III.	II.	III.	II.	III.	II.	III.	II.	III.
Poprád-Felka (Alt-, Neu-, Unter-Schmeks und Virágos-Kert) . .	21.60	13.68	16.84	11 20	—	—	—	—	13.38	8.90	9.26	6.14	8.86	5.88
Igló-Leutschau (Schwarzenberg) .	—	—	—	—	—	—	—	—	12.08	8.04	7.96	5.28	7.56	5.02
T. Terebes (Rank-Herlein)	12.80	7.86	8 04	5.38	13.88	9 26	10.10	6.74	—	—	—	—	—	—

Die in Lemberg und Przemysl nach Poprád-Felka zur Ausgabe gelangenden Fahrkarten haben nur über die Route via Tarnów-Orló Giltigkeit.

Für die Beförderung eines Kindes von 2—10 Jahren ist bei Benützung der II. Wagenclasse ein ganzes Tour- und Retourbillet der III. Classe zu lösen, während für zwei Kinder nur die Gebühren für eine Tour- und Retourkarte der wirklich benützten Wagenclasse zu entrichten sind. Für ein Kind in der III. Classe sammt Begleiter ist ein Billet II. Classe zu lösen.

Jede Tour- und Retourkarte ist zur Rück-, respective Weiterreise nur für diejenige Person giltig, welche mit derselben die Reise begonnen hat.

Die Fahrkarten II. Classe haben, insoweit auf den betheiligten Strecken Eilzüge verkehren, auch für dieselben Giltigkeit.

Für Reisegepäck werden sowohl bei der Hin- als auch bei der Rückfahrt 25 kg Freigewicht für jede Fahrkarte gewährt.

Fahrordnung.
Giltig vom 15. Juni bis 15. September 1884.*)

Tourfahrt:

Station				
Lemberg . .	Abfahrt	4.43	10.26	Eilzug
Przemysl . .	„	8. 3	12.57	„
Tarnów . . .	„	2.52	5.22	
Zegiestów . .	„	8. 1	11.47	
BadZegiestów	„	8.10	11.57	
Muszyna-Krynica . .	„	8.43	12.34	
Orló . . .	Ankunft	9. 8	1. 2	
	Abfahrt	9.46	4.—	
Lubotin (Bad Lublau) . .	„	9.54	4. 8	
Eperjes . . .	Ankunft	11.56	7.42	
Abos	„	12.53	9.15	
Igló-Leutschau .	„	5.59	11.48	
Poprád-Felka	„	7.32	12.47	

Retourfahrt:

Station				
Poprád-Felka	Abfahrt		4. 8	9.15
Igló-Leutschau .	„		5.10	10.36
Abos	„		7.38	3.20
Eperjes . . .	„		8.53	4. 9
Lubotin (Bad Lublau) . .	„		12.23	6.19
Orló . . .	Ankunft		12.30	6.26
	Abfahrt		1.50	6.45
Muszyna-Krynica. .	Ankunft		2.20	7. 9
BadZegiestów	„		2.57	7.40
Zegiestów . .	„		3. 8	7.49
Tarnów . .	„		10.30	12.55
Przemysl . .	„	Eilzug	2.56	7.44
Lemberg . .	„	„	5.16	11.13

Die fettgedruckten Ziffern bei der Fahrordnung deuten die Nachtzeit von 6 Uhr Abends bis 6 Uhr Früh an.

Wien und Budapest, am 15. Mai 1884.
Die Verband-Verwaltungen. (1281)

*) Bezüglich der Fahrordnung vor dem 15. Juni und nach dem 15. September wird auf die Fahrordnungsplakate der betheiligten Bahnen verwiesen.

Mit Gültigkeit vom 20. d. M. ab kommt für die zum diesseitigen Directionsbezirk gehörenden Bahnlinien ein allgemeiner **Nachtrag zum Localtarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck** zur Einführung.

Durch denselben erhalten sämmtliche Retourbillette, welche bisher eine eintägige Gültigkeit hatten, eine solche von 2 Tagen. — Sodann werden Arbeiter-Retourbillets und Arbeiter-Wochenbillets zu sehr ermässigten Tarifsätzen eingeführt. — Ferner wird für grössere, d. h. aus mindestens 30 Personen bestehende Reisegesellschaften eine Ermässigung von 50 pCt. des einfachen Fahrgeldes gewährt werden. Eine gleiche Ermässigung tritt für Excursionen von Studirenden von Universitäten und anderen Hochschulen, welche unter Führung eines Docenten unternommen werden, schon bei einer Betheiligung von 10 Personen ein. — Schüler, welche unter Aufsicht von Lehrern reisen, werden in III. Classe auf Militärbillets, also für 1,3 Mpf. pro Kilometer, die begleitenden Lehrer zu demselben Preise; Schüler unter 10 Jahren für die Hälfte, also zu zweien auf ein Militärbillet befördert.

Das Nähere ist bei unseren Billetexpeditionen zu erfahren, auch werden einzelne Exemplare des Nachtrags unentgeltlich von unserer Betriebscontrole 1 hier abgegeben.

Altona, den 21. Mai 1884. (1282)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. Juni cr. tritt zum Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Mitteldeutschen Verbande vom 1. October 1883 der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält neben einer Ergänzung

der Specialbestimmungen zum Betriebsreglement die Aufhebung von Tarifsätzen, sowie neue Billet- und Gepäcktaxen.
Näheres durch die betheiligten Expeditionen.
Erfurt, den 22. Mai 1884. (1283)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zum 1. Juni cr. wird die Haltestelle Steinkirche zur Station erhoben. Es findet von diesem Tage ab unbeschränkte Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und Thieren, sowie von Gütern von und nach Steinkirche statt. Die Tarifsätze für den Güterverkehr sind in dem Local-Gütertarif vom 1. October 1881 enthalten, die Sätze für den Personen- etc. und Viehverkehr sind bei unseren Stationen zu erfahren.
Breslau, den 21. Mai 1884. (1284)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 1. Juni cr. wird die Haltestelle Kurtwitz zur Station erhoben. Es findet von diesem Tage ab unbeschränkte Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden, sowie von Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Gütern von und nach Kurtwitz statt.
Breslau, den 19. Mai 1884. (1285)
Königliche Eisenbahndirection.

III. Submissionen.

Die Lieferung von:
2 800 kg Bleiweiss und
2 000 „ Leinölfirniss
soll im Wege der Submission vergeben werden. Offerten sind bis zum Submissionstermine
Freitag, den 30. Mai cr.,
Vormittags 11 Uhr,
mit entsprechender Aufschrift versehen portofrei und versiegelt bei der unterzeichneten Bau-Inspection einzureichen.
Die Bedingungen liegen zur Einsichtnahme aus und können auch gegen kostenfreie Einsendung von 1 ℳ von hier bezogen werden.
Hamburg, den 16. Mai 1884. (1286 J)
Königliche Eisenbahn-Bau-Inspection.

Eisenbahn-Directions-Bezirk Berlin. Die Lieferung von 391 Stück verzinkten Wellblechtafeln im Gewichte von ca. 7 220 kg und die Anbringung derselben am Viadukt über der Silberwiese in Stettin soll in Submission vergeben werden und sind versiegelte Offerten mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 4. Juni cr. Nachmittags 6 Uhr an uns einzureichen. Die Bedingungen, Skizze und Offerten-Formulare sind vom Secretariat I gegen franco Einsendung von 1 ℳ zu beziehen, liegen auch im Büreau des Berliner Baumarkt, des Deutschen Submissions-Anzeigers und der Submissions-Zeitung Cyklop in Berlin zur Einsicht aus. Die Eröffnung der Offerten erfolgt am 5. Juni cr. Vormittags 11 Uhr.
Stettin, den 19. Mai 1884. (1287 J)
Königliches Eisenbahn-Betriebs-Amt
Berlin-Stettin.

Submission. Es sollen die Anfertigung und Lieferung von
a) 50 Stück 8rädrigen Plateauwagen,
b) 1. 200 Stück Wagenachsen aus Flussstahl mit Flussstahlscheibenrädern,
2. 400 Stück Tragfedern für Güterwagen,
3. 250 Stück Spiralfedern für Buffer und Zugapparate,
im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.
Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen in dem diesseitigen Maschinentechnischen Bureau hierselbst zur Einsicht aus und können von demselben gegen Einsendung von je 2 ℳ ad a und b bezogen werden.
Offerten sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift:
„Offerte auf Lieferung von Wagen resp. Achsen und Federn“
zu dem auf den
7. Juni cr., Vormittags 11 Uhr
anberaumten Submissionstermine an das diesseitige maschinentechnische Bureau einzusenden, welches auf mündliche oder schriftliche Anfrage auch jede erforderliche Auskunft ertheilen wird.
Magdeburg, den 16. Mai 1884. (1288)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Eisenbahn-Directionsbezirk Berlin. Die Lieferung von ca. 17 600 kg gusseisernen Normal-Muffenröhren und Façonstücken zur Wasserleitung auf dem Central-Güterbahnhofe in Stettin soll in Submission vergeben werden und sind versiegelte Offerten mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 4. Juni 1884, Nachmittags 6 Uhr an uns einzureichen. Bedingungen und Offerten-Formulare sind gegen franco Einsendung von 1 ℳ vom Secretariat I zu beziehen, liegen auch im Bureau des Berliner Baumarkt, des Deutschen Submissions-Anzeigers und der Submissions-Zeitung Cyklop zur Einsicht aus. Die Eröffnung der Offerten erfolgt am 5. Juni cr., Vorm. 11 Uhr.
Stettin, den 20. Mai 1884. (1289 J)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt
Berlin-Stettin.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 24 000 Unterlagsplatten für Schienen soll vergeben werden. Offerten, versiegelt und mit bezüglicher Aufschrift versehen, sind bis zum 4. Juni d. J. bei uns einzureichen.
Die Bedingungen können durch unsere Kanzlei gegen franco Einsendung von 50 ₰ pro Exemplar bezogen werden.
Giessen, den 21. Mai 1884. (1290)
Grossherzogliche Direction.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von Schraubenkuppelungen, Federstahl, Faconeisen und Zughaken soll vergeben werden. Offerten sind bis zum 4. Juni d. J. hier einzureichen. Bedingungen können durch unsere Kanzlei gegen franco Einsendung von 20 ₰ pro Exemplar bezogen werden.
Giessen, den 21. Mai 1884. (1291)
Grossherzogliche Direction.

IV. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt. Am 4. Juni cr. von Vormittags 8 Uhr ab findet auf dem ehemaligen Sangerhauser Eilgutspeicher auf der Schmidtstedter Flur hierselbst der Verkauf der Maculatur und zwar:
34 Loose à 500 kg einzustampfende Papiere,
8 „ à 500 „ Papiere zur freihändigen Benutzung,
1 „ zu 950 „ Pappdeckel,
an den Meistbietenden gegen gleich baare Bezahlung statt.
Die Verkaufsbedingungen liegen in unserer Drucksachen - Verwaltung — Schmidtstedterstrasse Nr. 39 — zur Einsicht aus, auch können dieselben von dort gegen Erstattung des Copialbetrages von 50 ₰ in Empfang genommen werden.
Erfurt, den 17. Mai 1884. (1292)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Submission von alten Werkstatts-Materialien. Die in den Haupt-Werkstätten Buckau, Stendal, Halberstadt, Potsdam und Berlin angesammelten alten Werkstatts-Materialien als Kupfer, Eisen, Stahl, Schienenenden, Weichenzungen, Roth- und Weissguss, Messing, Zink, Tuch-, Plüsch- etc. Abfälle, Glas, Gummi, sowie eine Parthie alter Fässer, Schleifsteine und Coupélaternen sollen im Wege öffentlicher Licitation verkauft werden.
Die Bedingungen und Bestands-Nachweisung liegen im diesseitigen Materialienbureau, Fürstenwallstrasse No. 10 hierselbst, zur Einsicht aus, können auch von dem genannten Bureau gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ bezogen werden.
Die Offerten sind mit der Aufschrift „Offerte auf alte Werkstatts-Materialien“ versehen, frankirt und verschlossen bis spätestens zum
Submissionstermin am 4. Juni cr., Vormittags 10 Uhr
an das Materialienbureau einzusenden.
Magdeburg, den 19. Mai 1884. (1293)
Königliche Eisenbahndirection.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 43. 1884.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs Dr. jur. W. Koch, Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Berlin, den 31. Mai 1884.

Der Feiertage wegen erscheint die nächste Nummer erst am 7. Juni cr.

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

IX.

Die grosse Hängebrücke zwischen Newyork und Brooklyn ist jetzt noch nicht mit den Hochbahnen verbunden, obwohl der westliche Brücken-Terminus eine Plattform von derselben Höhe, wie die City-Hall-Station der Hochbahn, besitzt. Die Entfernung beider Eisenconstructionen von einander beträgt nur wenige Schritte; es ist nunmehr bereits ein Jahr vergangen, seit die Brücke dem Verkehre übergeben wurde, doch erst vor kurzer Zeit einigten sich die Verwaltungen der Hochbahnen und Brücke, wie der Anschluss auszuführen sei.

Chatham-Street wird alsdann von Seite der Brückenverwaltung mittelst einer Eisenconstruction übersetzt, ein kleines Stück der Hochbahn-Station fällt in diesen Neubau hinein und die alte Plattform der Bahn wird direct mit der neuen Verlängerung der Brücke verbunden. Es würde ein Leichtes sein, die gelenkigen Waggons von der Hochbahn auf die Brücke laufen zu lassen — vorerst beabsichtigt man aber solches noch nicht. Die Umgebung von City-Hall (das Rathhaus von Newyork) wird durch Verlängerung der Brückenbahn nicht verziert und Herr Oswald Ottendorfer, Redacteur der in Deutscher Sprache erscheinenden „Newyorker Staatszeitung“, deren stattliches Heim dicht an jener Hochbahn-Station liegt, hat einen Protest gegen diesen Bau eingereicht; das schöne Gebäude wird dadurch verdeckt, verliert wahrscheinlich auch an Licht und im darin befindlichen „Rathskeller“ wird es noch finsterer.

Ich weiss nicht, ob man die „Staatszeitung“ entschädigen oder den Protest schliesslich achtungsvoll ad acta legen wird — Thatsache ist es, dass der Bau begonnen, aber auch wieder eingestellt wurde. Möglich, dass man den Bau wiederholt aufnimmt und einstellt — in solchen Dingen herrscht hier eine eigenthümliche Praxis und komme ich wohl später einmal auf solche wirklich interessanten Streitigkeiten zurück.

Ausser 2 Fahrbahnen für gewöhnliches Fuhrwerk und einem Fusswege in der Mitte giebt es auf der Brücke bekanntlich noch 2 Eisenbahngleise. Zur Zeit betreibt man diese Eisenbahn mittelst eines Drahtseiles, welches die ziemlich schweren Waggons von Newyork nach Brooklyn und umgekehrt befördert. Jetzt lässt man meist 2 aneinander gekuppelte Waggons ab, und da immerhin 4—6 solcher kleinen Züge gleichzeitig auf der stark convexen Brücke laufen, das Drahtseil selbst (auch ohne Belastung) grossen Druck auf das Hängewerk ausübt, wird, denke ich, bald die Zeit kommen, wo man das Kabel aufgeben und ausschliesslich kleine Locomotiven oder Elektricität verwenden muss. Kleine Locomotiven sind bereits im Dienste; theils werden sie zum Verschieben der angekommenen Waggons auf das andere Gleis in Newyork und Brooklyn gebraucht, theils müssen sie steckengebliebene Züge von der Brücke holen. „The grip“, das ist diejenige Vorrichtung am Waggon, welche das Kabel fasst und festhält, arbeitet nicht immer gut, und es ist begreiflich, dass ein so schweres Drahtseil, welches über 2 Englische Meilen lang ist, auch mit grosser Geschwindigkeit über die Brücke gerissen wird, leicht aus diesem „grip“ herausschnellt. Um das Kabel zu fassen, muss man es gegen 12 Zoll heben; diese Hebung kann nur an den terminis der Brücke stattfinden, unterwegs nicht. Entschlüpfte das Kabel, so bremst man entweder bis zum Halten oder lässt den Wagen vorsichtig nach einem terminus hinlaufen. Im ersteren Falle schickt man eine kleine Locomotive zur Hülfe; nach vorwärts kann man bei guter Adhäsion stets ohne Gefahr laufen lassen, wenn der Scheitel der Brücke überschritten ist — doch kam es bereits vor, dass die Bremsen nicht wirkten und ein kleiner Zusammenstoss auf dem terminus stattfand.

Ist nun die Hochbahn mit der Brücke derart verbunden, dass die Züge hinüber nach Brooklyn fahren, wird das Hängewerk wohl nicht stärker belastet werden, wie jetzt. 2 Hochbahnzüge à 4 Waggons sammt Locomotiven üben schwerlich mehr Druck aus, als es das schwere, gespannte Kabel sammt 4—6 Waggons (grössere Intervalle vorausgesetzt) und zuweilen ausserdem noch eine Locomotive thut. Man könnte alsdann von High-Bridge nach Brooklyn, einer Entfernung von 11 Englischen oder circa 2⅓ Deutschen Meilen, direct fahren.

Dicht bei Fulton-Ferry in Brooklyn stehen die ersten eisernen Pfeiler einer Brooklyner Hochbahn; weiter in der Stadt stehen noch einige Dutzend: der Bau wurde schon vor längerer Zeit mittelst gerichtlichen Urtheils eingestellt.

Jetzt hofft man, die Brooklyner Hochbahnen wieder in Angriff genommen und mit der Brücke verbunden zu sehen — die Verlängerung nach Coney-Island, ausserhalb der Stadt im Niveau, wäre ganz selbstverständlich, und somit könnte man ohne Wagenwechsel für etwa 30 Cents, nach dem gewöhnlichen Tarif, keine

Preisermässigung vorausgesetzt, von High-Bridge nach Coney-Island, „vom Fels zum Meer“ gelangen.

In der Nähe von High-Bridge dürfte es bald sehr lebendig werden. In kurzer Zeit muss die Entscheidung fallen, auf welche Weise die Wasserzufuhr für Newyork vermehrt werden soll. Die alte Croton-Wasserleitung reicht nicht mehr zu. Schon im Sommer 1881 stieg das Wasser im mittleren Theile der Stadt bei Tage kaum höher als ein Stockwerk, weil man die Hauptröhren wegen allzu grosser Wasserentnahme theilweise schloss, denn die Zahl der Häuser war bereits damals mehr als doppelt so gross, als zur Zeit des Baues der Leitung. Seit 1881 ist aber wieder sehr viel gebaut worden — ein jedes Haus braucht Wasser — und da Schadenfeuer mit der Häuserzahl ebenfalls zunehmen, benöthigen auch die Feuerwehrleute mehr desselben.

Es wird demnach baldigst die zweite ergiebigere Wasserleitung in Angriff genommen und ausser der bestehenden „Hohen Brücke“ ein zweiter Aquaeduct über denjenigen Theil des East-Rivers, welcher Harlem-River heisst, gebaut werden.

Man beabsichtigt, den Croton-River bei Quaker-Bridge, etwa 4½ Engl. Meilen unterhalb des jetzigen Croton-Dammes, durch einen zweiten ungeheuren Damm abzusperren. Es ist noch kein Beschluss gefasst, doch verlautet Folgendes über das Project:

Höhe des Dammes von der Krone bis zur Sohle an der tiefsten Stelle 192½ Fuss, Breite der Krone 22 Fuss, der Basis 200 Fuss, Länge 1 350 Fuss, Kosten 5 000 000 D. — Durch diesen Damm würden gegen 32 Milliarden Gallonen Wassers aufgestaut werden, genug für 160 Tage à 200 Millionen Gallonen.*)

Das Croton-Wasser ist meist gut, nur im Winter sehr kalt, im Sommer fast lau. Ich besitze Daten aus Wien und von hier, abgelesen von ein und demselben Thermometer; diesen Winter prüfte ich dasselbe und fand, dass sein wirklicher Nullpunkt etwa $^2/_3{}^0$ R. höher liegt, als die Scala anzeigt. Ich kaufte es 1871 in Metz und weiss nicht, um wieviel es bereits 1879 falsch zeigte. Die Ablesungen sind nicht corrigirt.

Wiener Hochquellen-Leitung.
Entnommen in meiner Wohnung Vorstadt Landstrasse:
5. August 1879 $+ 12½^0$ R.
9. December 1879 $+ 5^3/_4{}^0$ R.
Newyorker Croton-Leitung.
Entnommen in meiner Wohnung 56th. Street East:
5. August 1881 $+ 17½^0$ R.
Entnommen in meiner Wohnung 9th. Street East:
26. Februar 1882 $+ 2^2/_3{}^0$ R.

Ich hatte absichtlich sehr heisse oder kalte Tage nach längerer Hitze respective Kälte gewählt und vor der Messung das Wasser längere Zeit laufen lassen, desgleichen das Wasser in den betreffenden Gefässen erst mehrmals gewechselt. Zimmertemperatur im Sommer beiderseits etwas über $+ 24^0$ R., im Winter war in Wien bekanntlich lange barbarische Kälte, in Newyork am 25. Februar Abends $+ 25^0$ Fahrenheit = ca. $- 3^0$ R.

Die Wiener Hochquellen-Leitung ist also doch viel besser, im Sommer kühler, im Winter wärmer, abgesehen davon, dass die hiesigen Reservoirs im Centralparke und bei High-Bridge offen, auch oft genug die Tummelplätze von Badenden oder nasse Gräber von Selbstmördern sind.

Ganz bedeutend ist die Menge des Wassers, welches die Hochbahnen, die Dampfkessel in Fabriken und Privathäusern, die Ferry-Boote und die Seeschiffe zum Füllen ihrer Trinkwasserbehälter brauchen. Die Ferry-Boote ziehen das weiche Croton-Wasser dem Salz- oder brakischen Wasser vor, benützen aber auch Newjersey-Wasser.

In Newyork (und auch anderwärts in den Vereinigten Staaten) kann Jedermann, welcher sonst dazu im Stande ist, Dampfmaschinen und Dampfkessel von beliebiger Grösse in bewohnten Häusern aufstellen, und diese Erlaubniss wird denn weidlich ausgenützt. Sehr selten fliegt einmal das Trottoir und ein Theil des Hauses in die Luft. Diese Tausende von Dampfkesseln in bewohnten Häusern brauchen viel Wasser. Das Sprengen der Strassen im Sommer geschieht auch mittelst Croton-Wassers, so dass für Haushaltungen nicht viel übrig bleibt, wenigstens nicht genügende Steighöhe während der Tageszeit.

Die neue Wasserleitung wird diesem Mangel gründlich abhelfen — auf wie lange? Manhattan-Island kann in 25 Jahren bis hinauf nach Inwood, 12½ Engl. Meilen von City-Hall, mit Häusern vollgebaut sein, wenn die Baulust nicht nachlässt — grösser ist jedoch die Insel nicht — die Zahl der Einwohner kann 2½ Millionen kaum überschreiten, da nach einem vor wenigen Tagen passirten Gesetze Wohnhäuser nicht mehr höher als 70 Fuss gebaut werden dürfen; giebt die Stadt nicht Wasser an andere Orte, z. B. Brooklyn, ab, so würde die neue Leitung nebst der alten für alle Zeiten genügen, wenn . . . . die Wälder des 362 Engl. Quadratmeilen grossen Flussgebietes des Croton-Rivers intact erhalten bleiben.

*) „Scientific American“ 1884.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Aus dem Protocoll des Staats-Eisenbahnrathes.

Am 19. d. M. trat derselbe unter Vorsitz des Präsidenten Sectionschef v. Czedik zur Frühjahrssession zusammen. Der wichtigste Gegenstand der ersten Sitzung war eine offizielle Erklärung über die Grundzüge für die Neuorganisation des Staatsbahnbetriebs, welche wir an anderer Stelle (S. 558) bringen.

Der Staats-Eisenbahnrath nahm sodann den Bericht der Direction für Staats-Eisenbahnbetrieb über die Durchführung, beziehungsweise Erledigung der vom Staats-Eisenbahnrathe in der vorangegangenen Session gefassten Beschlüsse, sowie über die wichtigsten Vorkommnisse und getroffenen Verfügungen entgegen. Der Bericht wurde ohne wesentliche Debatte genehmigend zur Kenntniss genommen. Hervorzuheben ist zunächst der Beschluss, wonach auf der Franz-Josefbahn schon mit 1. Juli ein neuer Personentarif eingeführt werden wird, nach welchem die Normaltaxen durchgängig eingeführt werden und nur auf der Strecke Wien-Absdorf aus Sicherheitsgründen die gebotene Ausschliessung der 25 pCt. Ermässigung bei Tour- und Retourkarten einzutreten habe.

In Betreff „Einführung der seit 1. Juli 1883 bestehenden Gütertarife auf den zu übernehmenden Strecken der Kaiser Franz Josefbahn“ erstattete Herr Hofrath Steingraber das Referat und gelangt nach einer eingehenden Besprechung der Tarifverhältnisse auf den westlichen Staatsbahnen und den Linien der Kaiser Franz-Josefbahn zu folgenden Anträgen:

1. Die auf den Linien des westlichen Staatsbahnnetzes seit 1. Juli 1883 eingeführten Einheitstaxen für Eil- und Stückgüter, Classe A, B, C, Specialtarif 1 und 2 und Ausnahmetarif No. I, sollen mit 1. Januar 1885 auch auf den zu übernehmenden Strecken der Kaiser Franz-Josefbahn (Wien-Eger, Gmünd-Prag, Wessely-Budweis, Absdorf-Krems) zur Einführung gelangen.

2. Die Bestimmungen, wonach

„In Fällen, in welchen die Tarife auf Grund der für die Strecken der westlichen Staatsbahnen festgesetzten Einheitssätze aus Concurrenzgründen nicht ausreichen, können Kürzungen an denselben bis zur Grenze der Selbstkosten vorgenommen werden“

haben auch bei Aufstellung der Tarife für die oben genannten Strecken der Kaiser Franz-Josefbahn Anwendung zu finden.

Ebenso sollen auch die Bestimmungen des Punktes 3 des Tarif-Comitéberichtes, nämlich:

„Dort, wo locale oder wirthschaftliche Verhältnisse es erfordern, sollen Ausnahmetarife mit ermässigteren Einheitssätzen als die vorgeschlagenen normalen erstellt werden“,

rücksichtlich der oben genannten Strecken der Kaiser Franz-Josefbahn Geltung haben, mit der Erweiterung, dass diese Ausnahmetarife für die wichtigeren Artikel sobald als thunlich, jedenfalls aber noch vor dem 1. Januar 1885, in Wirksamkeit zu setzen sein werden.

Nachdem das Gesetz, betreffend die Uebernahme der Pilsen-Priesener Bahn seitens des Staates, bereits zur verfassungsmässigen Behandlung vorgelegt ist, so wird beantragt, dass, falls diese Vorlage der Regierung Gesetzeskraft erlangen sollte, für den Betrieb dieser Bahn dieselben Principien gelten sollen, die hier für die Kaiser Franz-Josefbahn aufgestellt sind.

3. Im Interesse der Landwirthschaft und der Zuckerindustrie sind vom 1. Juli 1884 sowohl auf den zu übernehmenden Linien der Kaiser Franz-Josefbahn als auch auf den übrigen Linien des westlichen Staatsbahnnetzes, für welche der Gütertarif vom 1. Juli 1883 Giltigkeit besitzt, folgende Ausnahmetarife einzuführen:

a) für Zuckerrüben in Quantitäten von mindestens 10 000 kg
bis 36 km: die Frachtsätze des Ausnahmetarifs I des Tarifes der westlichen Staatsbahnen;
von 37 km und weiter: der Einheitssatz von 0,1 kr pro 100 kg und 1 km.
Die Minimaldistanz wird mit 5 km festgesetzt;

b) für Rübenabfälle, Rübenschnitte, Presslinge und Saturationsschlamm in Quantitäten von mindestens 10 000 kg
bis 5 km pro Wagen mit 10 000 kg 3 fl.,
für jedes weitere Kilometer: 0,1 kr. pro 100 kg und 1 km.

In beiden Fällen ist die Manipulationsgebühr bereits enthalten.

Bei der Abstimmung werden die Anträge der Direction mit Stimmeneinhelligkeit angenommen.

Der Comitéantrag: „Die Direction zu ersuchen, die zur Kenntniss gebrachten Fälle der Benachtheiligung einzelner Handels- und Industrieproducte in gewissen Verkehrsgebieten (Südnordösterreichisch-Ungarischer Verband) durch deren gegenüber anderen, entfernteren Gebieten ungünstigere tarifarische Behandlung zu prüfen und unter Berücksichtigung der Verkehrsverhältnisse nach Thunlichkeit Abhilfe zu schaffen“, wurde einstimmig angenommen, ebenso der weitergehende Antrag von Schwab, den im Comitéantrage zum Ausdrucke gebrachten Grundsatz principiell zur Anwendung zu bringen und den Grundsatz anzunehmen:

„Für die gleichen Transportgegenstände dürfen unter den gleichen Verfrachtungsbedingungen die Gesammttransportkosten

für eine näher gelegene Station nicht höher bemessen werden, als für eine entferntere Station. Im Auslands- und Seehafenverkehre kann eine Ausnahme dann eintreten, wenn hierdurch keinerlei Schädigung der volkswirthschaftlichen Interessen des Inlandes herbeigeführt wird", wird dem Tarifcomité zur weiteren Berathung zugewiesen.

Nach einer längeren Debatte über Abänderung des Reformtarifs bei den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen, betreff. Holztransporte, wurde der erweiterte Comitéantrag: „dass die Deutsche Classification bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen angestrebt werden und der Staats-Eisenbahnbetrieb ohne Rücksicht auf den Beschluss der anderen Bahnen diese Classification durchführen soll", angenommen.

Weiter hatte das Comité es als wünschenswerth bezeichnet, dass die Holzrefactien nach und nach gänzlich beseitigt werden. Der dem entsprechende Comitéantrag: „Die Direction werde eindringlichst ersucht, nach dem Resultate der bisherigen Erfahrungen seinerzeit entsprechende Massnahmen zu treffen, um diese Refactien womöglich zu beseitigen", wurde einstimmig angenommen.

Der Vertreter der Direction Hofrath Steingraber theilt sodann mit, dass das hohe K. K. Handelsministerium mit Erlass vom 15. Mai cr. den am 1. Mai d. J. eingeführten Nachtrag V zum Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichischen Verbandsverkehr zum Anlass genommen hat, die Direction anzuweisen, dem Staats-Eisenbahnrathe Mittheilung darüber zu machen, welche Massnahmen bereits getroffen sind, um die Ueberhandnahme der ausländischen Eisenconcurrenz durch Tarifeinrichtungen in Oesterreich zu paralysiren.

Weiter wolle der Staats-Eisenbahnrath sein Gutachten darüber abgeben, durch welche tarifarische Einrichtungen es möglich wäre, den Oesterreichischen Fabrikaten in Serbien den ihnen durch die geographische Lage gebührenden Vorrang wieder zu erringen.

Nach Darlegung der diesbezüglichen Verhältnisse durch den Vertreter der Direction Hofrath Steingraber wurden folgende Comitéanträge angenommen:

„Der Staats-Eisenbahnrath nimmt den Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichischen Ausnahmetarif für Roheisen und Eisenfabrikate vom 1. Mai 1884, soweit er die Linien der westlichen Staatsbahnen betrifft, zur genehmigenden Kenntniss. Er macht jedoch darauf aufmerksam, dass in demselben der Unterschied zwischen den Classen B und C ein viel geringerer ist, als auf irgend einer Oesterreichischen Bahn, und dass durch die Adoptirung dieses Princips seitens der übrigen betheiligten Oesterreichischen Eisenbahnen, wie sie aus dem Tarife hervorgeht, der Import an Eisenfabrikaten wesentlich begünstigt wird. Der Staats-Eisenbahnrath richtet deshalb an die hohe Regierung die Bitte, dieselbe möge ihren Einfluss bei den sämmtlichen Oesterreichischen Eisenbahnen dahin geltend machen, dass beim Import von Eisen und Eisenfabrikaten jede einseitige Begünstigung der ausländischen Production vermieden werde.

Der Staats-Eisenbahnrath erblickt in der Erleichterung des Verkehres nach Serbien und den Balkanländern überhaupt eine wichtige Aufgabe der Oesterreichischen Verkehrsanstalten. Er beantragt daher zunächst die Ausdehnung der im Rumänischen Verbandtarife gewährten Einheitssätze auf Serbien, richtet aber gleichzeitig an die hohe Regierung die Bitte, dieselbe möge ihren Einfluss bei den sämmtlichen Oesterreichischen, bezw. Ungarischen Verkehrsanstalten dahin geltend machen, dass der Export Oesterreichischer Provenienz keinesfalls ungünstiger behandelt werde, als derjenige des Auslandes."

Bei der hierüber erfolgten Abstimmung werden diese Comitéanträge angenommen.

Zum letzten Punkte der Tagesordnung: „Bericht über den Stand der Verhandlungen bezüglich der Instradirung via Arlberg und Einrichtung der Tarife im Verkehre zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Süddeutschland, der Schweiz und Frankreich andererseits", erörterte Herr Hofrath Steingraber in einer sehr eingehenden und erschöpfenden Darstellung den Gang der diesfälligen Verhandlungen mit den in- und ausländischen Eisenbahnverwaltungen und die dabei erzielten Resultate und empfiehlt dieselben zur Annahme.

Der Referent des Tarifcomités, Herr Mauthner, theilt mit, dass das Comité sich bei den diesfälligen sehr eingehenden Berathungen die Ueberzeugung verschafft habe, dass, wenn auch nicht alle Hoffnungen realisirt werden, die man von dem Arlberge hatte, doch auch in dieser Frage die Interessen des Staats-Eisenbahnbetriebes in möglichster Weise gewahrt wurden. Er empfiehlt, der Direction für ihre Bemühungen die Anerkennung und die vollste Befriedigung auszusprechen, und die Mittheilungen der Direction mit der Modification zur genehmigenden Kenntniss zu nehmen, dass durch erneuerte Verhandlungen mit den Ungarischen Bahnen die Reexpeditions-Berechtigung für Sendungen von den Stationen Stuhlweissenburg und Moha bis Neu-Szöny über Wien erwirkt werden möge.

Der Präsident theilt in Folge einer Interpellation, betreffend Errichtung von Lagerhäusern im Inland, mit, dass die Lagerhäuser in Bregenz sowie in Feldkirch aus Gemeindemitteln gebaut werden sollen, dass vorbereitende Schritte hierzu in beiden Städten geschahen, die Arbeiten selbst aber bisher leider weder hier noch dort in Angriff genommen worden wird. — Die Vollendung des Lagerhauses in Innsbruck wird für den diesjährigen Herbst in Aussicht gestellt.

Der Vertreter der Direction Hofrath Steingraber beantwortet weitere Interpellationen dahin, dass eine Pression auf die Ungarischen Bahnen bezüglich ungleichartiger Behandlung von Fiume gegenüber Triest durch die Natur der Verhältnisse nicht gegeben war, dass die Weintransporte von Tirol über den Arlberg die möglichste Begünstigung erfahren werden, und endlich, dass den Hornviehtransporten via Arlberg eine nach den Erwägungen der einschlägigen Verhältnisse etwa erforderliche Begünstigung in Aussicht gestellt werden könne.

Bei der sodann über den Directionsbericht erfolgten Abstimmung wird derselbe mit der von dem Comité beantragten Modification einstimmig genehmigend zur Kenntniss genommen.

Das Mitglied Herr Freiherr v. Schwegel spricht sodann im Hinblicke auf die Eventualität der Auflösung des Staats-Eisenbahnrathes anlässlich der bevorstehenden neuen Organisation dem Präsidenten für die umsichtige Leitung der Verhandlungen und der Direction für ihre thatkräftige Unterstützung unter Zustimmung der Versammlung den wärmsten Dank aus.

Der Präsident dankt in seinem und im Namen der Direction für diese Anerkennung und hebt seinerseits die hingebende Thätigkeit des Staats-Eisenbahnrathes rühmend hervor und erklärt die Sitzung für geschlossen.

Parlamentarisches.

Erzherzog Albrechtbahn.

Der Eisenbahnausschuss hat an der Regierungsvorlage bezüglich der Einlösung der Albrechtbahn eine wichtige Aenderung vorgenommen. Wenn es nach der Fassung der Regierung zweifelhaft war, ob den Actionären eine Jahresdividende von mindestens 3 fl. garantirt ist, so schliesst die Fassung des Ausschusses jeden Zweifel aus, indem folgender Zusatz beantragt wird: „Der von der Regierung zu gewährende Vorschuss darf in keinem Jahre den Betrag von 20 000 fl. Oe. W. übersteigen und ist auch dann nicht zu erhöhen, falls er zur vollen Bezahlung der Jahresdividende von 3 fl. Oe. W. nicht hinreichen würde." Der Bericht des Ausschusses bemerkt diesbezüglich: „Im Artikel 2 des Gesetzes wird der Bahngesellschaft der vorschussweise zu ertheilende Bezug von 5 pCt. aus den in das Eigenthum des Staates übergehenden Fondscapitalien zugestanden. Die Bestimmung des Artikels 2 bezweckt, der Bahngesellschaft zu ermöglichen, dass der Actiencoupon weiterhin sich wenigstens annähernd auf jener Höhe erhalte, wie es seit dem Jahre 1880 der Fall ist, das ist auf 1,5 pCt. Ob dies erreichbar sein wird ungeachtet des Zugeständnisses dieses Vorschusses, der sich auf beiläufig 20 000 fl. jährlich stellen dürfte, muss der Eisenbahnausschuss umsomehr bezweifeln, als bei dem jetzigen Stande des Goldagios und mit Hinzurechnung des zu ertheilenden Vorschusses die Bahngesellschaft über einen Betrag von ungefähr 95 000 fl. verfügen würde, während der jährliche Bedarf zur Verzinsung der Actien mit 1,5 pCt. sich auf 106 797 fl. beläuft. Um einerseits bei den Actienbesitzern keine begründete Hoffnung zu erwecken, dass der Actiencoupon nach dem Zustandekommen dieses Gesetzes jedenfalls mit 1,5 pCt. verzinst werden wird, andererseits um die Verbindlichkeit, die der Staat durch den Artikel 2 übernimmt, präciser zum Ausdruck zu bringen, glaubt der Eisenbahnausschuss eine im Wesen gleichlautende, in der Form geänderte Fassung des Artikels 2 vorzuschlagen." Von den sonstigen Ausführungen des vorgelegten Ausschussberichtes verdient nur noch der folgende Passus Erwähnung: „Wenn durch das gegenwärtige Gesetz, durch die der Bahngesellschaft zur Verfügung gestellte Einlösungsquote von 954 136,91 fl. und durch eine allfällige Uebernahme der Fondsgebahrung durch die Regierung der Bezug der Prioritätenzinsen und Amortisationsquoten vollkommen sichergestellt ist, verblieben 35 999 Actien im Umlaufe auf eine Zeitdauer von 80 Jahren, welche Titres so bald als möglich aus der Welt zu schaffen die Erzherzog Albrechtbahn-Gesellschaft bestrebt sein sollte. Der Eisenbahnausschuss spricht die Erwartung aus, dass die Regierung die Bahngesellschaft in diesem Bestreben thatkräftig unterstützen und der Bahngesellschaft zu diesem Zwecke alle möglichen Erleichterungen, insoweit es die Wahrung des Staatsinteresses zulässt, wird angedeihen lassen."

Das Abgeordnetenhaus nahm in der Sitzung vom 24. d. M. ohne Debatte in zweiter und dritter Lesung die Regierungsvorlage, betreffend die Einlösung der Erzherzog Albrechtbahn, an.

Pilsen-Priesen (Komotau).

In derselben Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 24. Mai cr. wurde der Gesetzentwurf, betreffend die Erwerbung der Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau) für den Staat ohne Discussion in zweiter und dritter Lesung und zwar unverändert angenommen. (Wir bringen die Begründung des Gesetzentwurfs in nächster Nummer zum Abdruck. D. R.)

Die Regierungsvorlage bezüglich des zwischen Oesterreich-Ungarn und Sachsen, betreffend mehrere Eisenbahnanschlüsse an der Oesterreichisch-Sächsischen Landesgrenze, am 5. d. M. abgeschlossenen Staatsvertrages wurde ebenfalls ohne Discussion angenommen.

Zur Nordbahnfrage.

Wir theilten in No. 41 S. 531 den Wortlaut des Majoritätsantrages des Eisenbahnausschusses mit. Zur Ergänzung theilen wir auch den Antrag der Minorität (Herbst, Tomaszczuk) mit, welcher lautet:

„In Erwägung, dass die Regierungsvorlage, betreffend die Bedingungen für die zum Betriebe der Kaiser Ferdinands-Nordsbahn zu ertheilende neue Concession weder den volkswirthschaftlichen, noch den finanziellen Interessen des Staates entspricht;

in weiterer Erwägung, dass die Ertheilung einer neuen Concession überhaupt nur dann zulässig erschiene, wenn es möglich wäre, hierdurch die volkswirthschaftlichen und finanziellen Interessen des Staates in grösserem oder mindestens in gleichem Masse zu wahren, als bei Ablösung der Bahn zum Behufe des Betriebes durch den Staat; — dass aber diese Möglichkeit nach der Natur der Sache nicht als vorhanden angenommen werden kann;

wird über die Regierungsvorlage, betreffend die Bedingungen für die zum Betriebe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu ertheilende neue Concession zur Tagesordnung übergegangen."

Anbringung von Geländern an den Bahnobjecten bei Localbahnen.

Das Handelsministerium hat die nachstehenden Grundsätze für die Anbringung von Geländern an den Bahnobjecten der Localbahnen aufgestellt: 1. In der Nähe von Stationen, vor welchen Distanzsignale nicht vorkommen, sind an den Objecten, welche innerhalb einer Distanz von 400 m, von der Spitze des äussersten Wechsels an gemessen, vorkommen, Geländer anzubringen. 2. Befinden sich hingegen Distanzsignale vor den Stationen, so sind in der Strecke zwischen Station und Distanzsignal und noch 100 m darüber hinaus Geländer an den Objecten anzubringen. Im Allgemeinen kann die Distanz von 700 m als Mass für die Anbringung von Geländern gelten. 3. In der Nähe von Haltestellen, wo keine Zugkreuzungen stattfinden, sind Geländer an den Objecten nur auf eine Entfernung von 100 m, von der Mitte der Haltestelle an nach beiden Richtungen gemessen, anzubringen.

Donau-Elbe-Canal.

Der vom Abgeordnetenhause eingesetzte Wasserstrassen-Ausschuss hat dem Abgeordnetenhause ein ausführliches Operat über die von uns in No. 41 S. 532 besprochene Verbindung der Donau mit der Elbe vorgelegt. Dasselbe schliesst mit der Aufforderung an die Regierung, ein Project zur Erbauung eines Schifffahrtscanales aus der Donau nächst Wien in der Richtung gegen Budweis, sowie zur Canalisirung der Moldau bis Melnik auszuarbeiten, Beitragsleistungen von Seiten Niederösterreichs und Böhmens zu erwirken und wenn möglich noch im nächsten Sessionsabschnitte einen dieses Werk betreffenden Gesetzentwurf dem Abgeordnetenhause vorzulegen. Ueber die technische Seite des Projects haben sich Ingenieur Deutsch, Bauinspector Oelwein und Oberingenieur Ptak geäussert. Dieselben schlagen die folgende Trace vor: Der Canal verlässt die Donau nächst Korneuburg und trifft die Moldau bei Budweis; die Länge dieser Theilstrecke ist 222 km; die Moldau wäre von Budweis bis Melnik, also in einer Länge von 246 km, zu canalisiren. Der Canal soll im Aufstieg 130, im Abstieg 55 Schleusen haben, die canalisirte Moldau hätte deren 62, so dass auf eine Schleuse 1,8 km Haltung käme. Die Verkehrslänge von 468 km wäre also länger als die Strecken Wien-Melnik der Staatsbahngesellschaft (458 km), der Nordwestbahn (373 km) und der Franz-Josefbahn (398 km). Naturgemäss wurden die Frage der Speisung des Canals und die Grössenverhältnisse desselben sorgfältig studirt und wählten die Experten eine Sohlenbreite von 16 m, eine Wassertiefe von 5 m, eine nutzbare Länge der Schleusen von 65 m und eine Breite von 8 m für Schiffe von bis 500 t Tragfähigkeit. Die Anlagekosten berechnen die Experten mit höchstens 236 000 fl. pro Kilometer Canal und mit 65 500 fl. pro Kilometer canalisirte Moldau. Das ergiebt für das ganze Werk einen Kostenbetrag von 69 552 000 fl. oder pro Kilometer des Wasserweges durchschnittlich 143 700 fl. Die Betriebskosten des Canals sind zweifache: Zugskosten und Kosten für Verzinsung und Amortisirung des Anlagecapitals. Die ersteren betragen nach Angabe der Experten bei einer Fahrgeschwindigkeit von durchschnittlich 6,5 km pro Stunde bei täglich 15stündigem Betrieb bei 250 bis 260 Fahrtagen 25 pCt. Rückfracht und einer Tragfähigkeit der Schiffe von 500 t für die Tauerei: 0,42 kr. bei einer Frachtenmenge von 500 000 t, 0,38 kr. bei einer Million Tonnen und 0,36 kr. bei zwei Millionen Tonnen pro Tonnenkilometer. Für den Pferdebetrieb stellen sich die Kosten auf 0,48 kr. pro Tonnenkilometer. Die 5,2procentige Verzinsung und Amortisation der Anlagekosten beträgt pro Kilometer 7 400 fl. 40 kr. Die Bedienung und Erhaltung beträgt gleichfalls pro Kilometer 700 fl. Reducirt man auch diese Ziffern unter Zugrundelegung der obigen Verkehrsmengen auf Tonnenkilometer, so ergeben sich die gesammten Kosten mit 2,06 kr. beziehungsweise 1,24 kr. und 0,81 kr. Die Experten schätzen den voraussichtlichen Verkehr schon für die ersten Betriebsjahre auf 1,8 Millionen Tonnen. Es wird nun weiter ausgeführt, dass der sogenannte Pfennigtarif der Eisenbahnen von 1,58 kr. für den Tonnenkilometer die Selbstkosten derselben erfahrungsgemäss nicht deckt. Der Durchschnittssatz für die Canalfracht könnte aber mit 1,05 kr. festgestellt werden; er wäre für einzelne Güterarten noch niedriger und erscheint im Ganzen um 33 pCt. billiger als der Pfennigtarif der Eisenbahnen.

In Bezug auf die verkehrspolitische Bedeutung des Canals wurde ein Gutachten des Präsidenten v. Czedik eingeholt, welches sich zustimmend zu dem Projecte äussert und sehr interessant ist wegen der Anerkennung der superioren Concurrenzfähigkeit der Canäle. Der Donau-Elbe-Canal, wird in demselben ausgeführt, müsse durch Ermässigung der Beförderungskosten den Transit an Bodenproducten aus den Gebieten der unteren Donau, Bessarabien, Südrussland etc. steigern, der Export an Rohproducten werde überhaupt zunehmen. Desgleichen sei eine Vermehrung des Localverkehrs zu erwarten, und die Industrie wird durch die billigen Tarife concurrenzfähiger. Der Donau-Elbe-Canal werde endlich die Unabhängigkeitsstellung Oesterreichs gegen die Tarifpolitik der Nachbarstaaten stärken. Und die Eisenbahnen, namentlich die Staatslinien, mit denen der Donau-Elbe-Canal parallel läuft? Es ist nicht zu verkennen, so schliesst das Gutachten, „dass durch den neuen Verfrachtungsweg eine gewisse Ableitung des Güterverkehrs stattfinden würde, der sich namentlich im Beginne in nachtheiliger Weise fühlbar machen müsste. Doch bleibt zu bedenken, dass dem Wasserwege, wie schon wiederholt angedeutet, zumeist die Beförderung von Rohproducten zufällt, die überhaupt nur bei äusserst niedrigen Frachtraten mobil werden, für welche also der Schienenweg meist verschlossen bleibt, dass überdies erfahrungsgemäss eine solche Wasserstrasse Industrien zu schaffen vermag, welche eine bedeutende Neuproduction von Gütern bewirkt, wobei die höher bewertheten Industrie-Erzeugnisse behufs Beförderung an die diversen Absatzplätze dem Schienenwege übergeben werden".

Im Anschlusse an diese Gutachten wird nun der Standpunkt des Ausschusses erörtert. Der Donau-Elbe-Canal bedeute die Verbindung von 725 km der Elbe mit 1 920 km der Donau, und das Schwarze Meer mit der Nordsee, den Orient mit allen Nordeuropäischen Häfen direct verbinden würde. Der Bau dieses Canals würde höchstens 5 Jahre in Anspruch nehmen und von den 70 Millionen Kosten Niederösterreich und Böhmen bedeutendere Quoten übernehmen.

Eine neue Exportlinie für Westungarn.

In einer kleinen technisch-wirthschaftlichen Studie unter dem Titel: „Westungarn zwischen Donau und Drau und die Mittel zu dessen wirthschaftlicher Hebung" (Wien 1884) proponirt Civilingenieur L. v. Bernuth in Wien die Heranziehung des bisher vernachlässigten Plattensee-Gebietes in den Exportverkehr einmal durch Verbesserung der Wasserverbindung des Plattensees mit der Donau durch den Siocanal und den Sarvizfluss und sodann, unter Benutzung des Plattensees als Fahrstrasse, durch Anlage einer am nordwestlichen Ende des Sees von der Stadt Keszthely (Umschlaghafen vom Schiff zur Bahn) über Sz. Grot, Talaber, Györrar nach Körmend an die Westbahn anschliessenden Eisenbahnlinie. Herr v. Bernuth begründet seine Vorschläge so trefflich, dass die Ungarische Regierung nicht zögern dürfte, durch Verwirklichung derselben in der einen oder anderen Form einem Landestheile zu helfen, welchem bislang weit weniger als anderen (sogar reicheren) Gebieten der Stephanskrone zugedacht worden war.

Haftung für die Unzulänglichkeit der Ursprungscertificate.

Die von Seiten einer Oesterreichischen Eisenbahnverwaltung aufgeworfene Frage, ob bei einer von einem Deutschen Grenzzollamt wegen ungenügend ausgestellten Ursprungscertificates erfolgten Uebernahmeverweigerung, bahnseitig zu vertreten, oder ob den Aufgabestationen die Pflicht obliegt, sich von der Richtigkeit oder Zulänglichkeit zu überzeugen, wurde dahin beantwortet, dass es einzig und allein Sache des Versenders sei, solchen Sendungen die vorgeschriebenen Begleitpapiere beizugeben und die Eisenbahn für hieraus resultirende Umstände ausser Obligo ist; denn diejenige Behörde, welche die vorgeschriebene Bescheinigung ausstellt, approbirt auch die Erklärung des Versenders nach Form und Inhalt. Bei einer solchen Sendung ist demnach die Verpflichtung der Eisenbahn mit dem Momente erfüllt, wenn die vorgeschriebenen Atteste vorliegen und wenn die richtige Verpackung constatirt ist. Diesen Erklärungen resp. Bescheinigungen des Versenders ist ebenso der Charakter eines Zollpapieres beizumessen, wie den eigentlichen Zolldeclarationen, mithin die Bestimmungen des § 51 des Betriebsreglements auch für diese „Legitimationspapiere" Anwendung zu finden haben.

Ein neuer Eilzug Wien-Berlin-Hamburg.

Die Oesterreichische Staatseisenbahn-Verwaltung strebt im Vereine mit Deutschen Anschlussbahnen darnach, einen neuen, wesentlich beschleunigten Eilzug von Wien bis Hamburg einzuführen. Durch diesen Zug wird die Fahrt nach Berlin um zwei Stunden kürzer werden. Zur Bequemlichkeit des Publikums

wird dem Zuge ein Küchenwagen sammt Speisesalon beigegeben werden und wenn möglich schon zu Pfingsten verkehren. Dieser neue Zug ist von grosser Wichtigkeit, daher beginnt man schon einzelne Strecken der Linie Wien-Bodenbach, welche des zweiten Gleises noch entbehren, zweigleisig anzulegen. Die Verbindung wird in der That eine hervorragende Bedeutung erlangen, da mit der Ausbreitung des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetzes nach Osten und Südosten, in der Richtung nach Constantinopel, der directe Anschluss dieser weitverzweigten Linien an den wichtigsten Nordseehafen eine rege Belebung des Verkehrs zur Folge haben wird. Hamburg-Wien-Saloniki einerseits und Hamburg-Wien-Constantinopel anderseits dürften in kurzer Zeit die Hauptverkehrs-Strassen Europa's werden.

23. ordentliche Generalversammlung der Böhmischen Westbahn.
Dieselbe fand am 19. d. M. statt. Nach Erstattung des Geschäftberichtes und Genehmigung desselben gelangen die Anträge des Verwaltungsrathes, betreffend die Verwendung des Jahreserträgnisses, zur Verhandlung. Der Nettoüberschuss nach Abzug der pro 1883 für die Verzinsung und Amortisation des Gesammtcapitals erforderlichen Beträge beläuft sich auf 526 870 fl. Nach Abzug der 5 pCt. Quote zur Dotirung des Reservefonds, sowie der statutenmässigen Tantième des Verwaltungsrathes bleiben 475 500 fl. und zuzüglich des Gewinnvortrages aus dem Vorjahre 490 950 fl. zur Verfügung. Der Verwaltungsrath beantragt nun, hiervon 40 000 fl. zur Stärkung des Pensionsfonds zu verwerwenden, 5 000 fl. der Krankencasse zuzuführen, 90 000 fl. dem Specialfonds zuzuweisen, welcher hierdurch auf die Höhe von 141 607 fl. gebracht wird, 300 000 fl. zur Auszahlung einer Superdividende von 5 fl. zu bestimmen, so dass der Julicoupon der im Umlaufe befindlichen 60 000 Actien mit 10 fl. pro Actie ohne Abzug einzulösen wäre, und die sohin noch erübrigenden 55 950 fl. pro 1884 vorzutragen. Die Anträge wurden unter Votirung des Dankes an den Verwaltungsrath einhellig angenommen. Den nächsten Punkt der Tagesordnung bildet die „Ermächtigung des Verwaltungsrathes zur event. Convertirung der gesellschaftlichen Prioritätsanlehen". Der Verwaltungsrath wird einhellig ermächtigt, die im Umlaufe befindlichen Prioritäten der Emissionen aus den Jahren 1861, 1869 und 1873 in 4 pCt. Schuldtitel zu convertiren, sowie an Stelle der einzulösenden Prioritäten vom Jahre 1873 Schuldtitel in Silber oder Gold (Reichsmark) zu emittiren.

11. ordentliche Generalversammlung der Mährischen Grenzbahn.
Von der Verlesung des Geschäftsberichtes wurde Umgang genommen und dem Verwaltungsrathe nach Entgegennahme des Revisionsberichtes ohne Debatte das Absolutorium ertheilt. Die Entlohnung der Mitglieder des Verwaltungsrathes für ihre Mühewaltung im laufenden Jahre wurde von Seiten der Generalversammlung, gleichwie im abgelaufenen Jahre, mit 3 500 fl. bemessen.

Ausserordentliche Generalversammlung der Lemberg-Czernowitzer Bahn.
Dieselbe fand am 21. d. M. statt. Auf der Tagesordnung standen die Anträge des Verwaltungsrathes, betreffend den Bau einer Eisenbahn von Lemberg über Rawa Ruska an die Reichsgrenze nächst Netreba (Tomaszow), sowie auf Betheiligung der Gesellschaft an der Capitalsbeschaffung für die zwei Localbahnen von Hatna nach Kimpolung und von Hliboka nach Berhometh nebst einer Zweigbahn nach Czudin. Die Generalversammlung fasste ohne Debatte einstimmig folgende Beschlüsse:

1. Die bisher vom Verwaltungsrathe wegen Erwerbung der Concession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Lemberg über Rawa Ruska an die Russische Grenze nächst Netreba (Tomaszow) bei der hohen Regierung unternommenen Schritte werden genehmigt. Der Verwaltungsrath wird ermächtigt, diese Concession unter den mitgetheilten Bedingungen für die Gesellschaft zu erwerben und das zum Baue der Bahn von Lemberg über Rawa Ruska an die Russische Grenze nächst Tomaszow von der Gesellschaft aufzubringende Capital durch Hinausgabe von Prioritäts-Obligationen oder Actien oder auf andere die Gesellschaft am wenigsten belastende Weise zu beschaffen. 2. Die Generalversammlung nimmt die vom Verwaltungsrathe bisher unternommenen Schritte in Angelegenheit der Localbahnen in der Bukowina zur genehmigenden Kenntniss. Die Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahngesellschaft betheiligt sich an der Beschaffung des zum Baue von normalspurigen Localbahnen von Hatna nach Kimpolung und von Hliboka nach Berhometh mit einer Abzweigung von Karapcziu nach Czudin nothwendigen Capitals mit einem Maximalbetrage von 1 870 000 fl. durch Uebernahme von Prioritätsactien al pari unter der Bedingung, dass ihr die Ueberwachung des Baues und die Betriebsführung dieser Bahnen für die Dauer von 20 Jahren gegen Vergütung nach den bereits rücksichtlich der Localbahn Czernowitz-Nowosielica vereinbarten Grundsätzen übertragen wird. Der Verwaltungsrath wird ermächtigt, für die Beschaffung der für diese Betheiligung nothwendigen Geldmittel durch Actien oder Ausgabe von Prioritäts-Obligationen oder auf andere, die Gesellschaft am wenigsten belastende Weise zu besorgen.

Gleichzeitig wurde der Verwaltungsrath ermächtigt, je nach Art der Beschaffung der erforderlichen Geldmittel die das Gesellschaftscapital betreffenden Bestimmungen der Statuten entsprechend zu ändern. Ausserdem wurden noch andere vom Verwaltungsrathe vorgeschlagene, die innere Verwaltung, die Bestimmungen über das Reinerträgniss, sowie über Tilgung (Amortisation) des Gesellschaftscapitals und der Prioritäten betreffende Statuten-Aenderungen genehmigt.

Generalversammlung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
Der Directionsbericht, welcher der am 25. d. M. stattgehabten Versammlung vorgelegt wurde, constatirt, dass die Eröffnung des Central-Eisenbahngrundbuches für die älteren Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn mit der Rechtskraft vom 1. Januar 1884 erfolgt ist, bei welcher Gelegenheit auch das Pfandrecht der Inhaber der Prioritäts-Obligationen eingetragen wurde. — Der Umtausch der alten Actien hat seinen Fortgang genommen. — Bezüglich des Anschlusses der Waagthalbahn in der Station Sillein der Kaschau-Oderberger Eisenbahn wird berichtet, dass eine neue, in mancher Richtung für die Kaschau-Oderberger Eisenbahn günstige Verbindung zwischen Wien und Oberungarn, sowie zwischen Ungarn und Norddeutschland zu Stande gekommen ist. Ferner meldet der Bericht wie folgt: Der Anschluss der Galizischen Transversalbahn in Csacza ist durch die Concessionirung der Verbindungslinie Csacza-Zvardon an die priv. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft gesichert. Die letztgenannte Gesellschaft hat sich behufs Erzielung einer ununterbrochenen Verbindung ihrer Waagthallinie mit der neuconcessionirten Linie wegen Erwerbung des Peagerechtes auf der gesellschaftlichen Bahnlinie Csacza-Sillein an die Gesellschaft gewendet. Bezüglich der Eisenbahnverbindung des Göllnitzthales mit der Kaschau-Oderberger Bahn wird gemeldet, dass dieser Anschluss in der Station Margitfalva-Göllniczbanya in kürzester Frist eine vollendete Thatsache sein wird; die Direction hat mit der neuen Gesellschaft Verhandlungen bezüglich Uebernahme des Betriebes gepflogen. Nachdem noch die im abgelaufenen Jahre gemachten Neuanschaffungen im Fahrparke aufgezählt und der in Aussicht genommenen Erweiterung der Stationsanlagen Erwähnung geschieht, wird bezüglich des am 23. Februar in den gesellschaftlichen Hauptwerkstätten entstandenen Brandes berichtet, dass der Brandschaden sich auf 160 000 fl. belief, welcher beim Feuerversicherungsverband der Eisenbahnen zum grössten Theil Deckung fand. Ueber den Betrieb entnehmen wir dem Berichte folgende Daten: Der Personenverkehr hat sich wieder sehr erheblich gesteigert, und zwar der Anzahl der Personen nach um 16 pCt., den Einnahmen nach um 12 pCt. Im Güterverkehre ist ein Aufschwung in den verfrachteten Mengen zu verzeichnen. Das gesammte im Jahre 1883 zur Verfrachtung gelangte Quantum betrug 1 529 615 t, um 82 264 t oder 6 pCt. mehr. Die Erweiterungsbauten nahmen auf der Ungarischen Linie 34 440 fl., auf der Oesterreichischen Linie 42 982 fl. in Anspruch. Die Gesammteinnahmen im Jahre 1883 betrugen 4 317 877 fl., die Gesammtausgaben 2 375 140 fl., so dass ein Betriebsüberschuss von 1 942 716 fl. verbleibt. Der Betriebsüberschuss entspricht ohne Inanspruchnahme der staatlichen Zinsgarantie einer Verzinsung von 2,58 pCt. des gesammten nominellen Anlagecapitals. Sehr erträgnissreich gestaltete sich wieder die Oesterreichische Linie, so dass die Staatsgarantie nicht nur nicht in Anspruch genommen, sondern die Gesellschaft abermals in der Lage sein wird, an den Oesterreichischen Staatsschatz unter dem Titel der in früheren Jahren in Anspruch genommenen Zinsengarantiezuschüsse eine Rückzahlung von circa 200 000 fl. zu leisten.

Die VII. Generalversammlung des Clubs Oesterreichischer Eisenbahnbeamten
fand unter Vorsitz des Präsidenten Dr. Libarzik am 20. d. Mts. statt. Der Geschäftsbericht wurde zur Kenntniss genommen und dem Ausschussrathe das Absolutorium ertheilt. Nach Erledigung der Tagesordnung wurde dem Präsidenten in warmen Worten der Dank für seine mühevolle, höchst erspriessliche Thätigkeit ausgesprochen.

Generalversammlungen.
Es ist jetzt die Zeit der Generalversammlungen. In der Zeit vom 26. d. Mts. bis zum 19. Juni sind folgende angesetzt:

26. Mai: Erzherzog Albrechtbahn.
26. „ Oesterreichische Localeisenbahngesellschaft.
26. „ Arád-Temesvárer Eisenbahn.
26. „ Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft.
27. „ Vorarlberger Bahn. (2. Ausschreibung.)
28. „ Oesterreichische Nordwestbahn.
28. „ Ungarische Nordostbahn. (2. Ausschreibung.)
29. „ Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (2. Ausschreibung.)
29. „ Dux-Bodenbacher Eisenbahn.
30. „ Kahlenberg-Eisenbahn (System Rigi).

30. Mai Kaiserin Elisabethbahn.
30. „ Prag-Duxer Eisenbahn.
31. „ Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Ordentliche und ausserordentliche [2. Ausschreibung].)
5. Juni: Kronprinz Rudolfbahn.
8. „ Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn.
9. „ Alföld-Fiumaner Eisenbahn.
19. „ Südbahn-Gesellschaft. (Ausserordentliche.)

Auszeichnung.

Dem Präsidenten der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, Herrn de Serres, wurde aus Anlass seiner hervorragenden Verdienste um das Eisenbahnwesen das Comthurkreuz des Franz-Josefs-Ordens mit dem Stern verliehen.

Börsenbericht und Coursnotiz.

Die in Folge der Newyorker Krise eingetretene Missstimmung an der Börse wirkte auch auf Bahneffecten, daher bei den meisten ein kleiner Rückgang zu constatiren ist. Es notirten: Nordbahn mit 2 505, Staatsbahn 315,50 und Südbahn 143. Carl-Ludwig allein hatte eine kleine Steigerung (287) zu verzeichnen.

Neue Verkehrstheilung wegen der Arlbergbahn.

Für die verschiedenen Gruppen des Ungarisch-Oesterreichisch-Deutsch-Schweizerisch-Französischen Verkehrs ist nunmehr folgender Theilungsmodus vereinbart worden:

	a	b	c	d	e	f	g	h
	Procent							
Gruppe Wien								
via Bayern	50	45	45	45	80	85	35	35
via Arlberg-Bodensee	50	55	55	27½	10	15	65	15
via Arlberg-Schweiz	—	—	—	27½	10	—		50
Gruppe Budapest								
via Bayern	45	45	50	50	60	75	40	35
via Arlberg-Bodensee	55	55	50	25	20	25	60	15
via Arlberg-Schweiz	—	—	—	25	20	—		50

Es bedeutet: a) südliches Württemberg bis Biberach, Ebingen, Balingen und Oberdorf, b) Badische Strecken Constanz-Offenburg und Singen-Basel, c) Badische Strecken nördlich Basel bis Offenburg, d) Südelsass bis Schlettstadt, e) übriges Elsass-Lothringen, f) mittleres Württemberg und Baden sowie Rheinpfalz mit Stuttgart, Karlsruhe, Mannheim und Ludwigshafen am Rhein, g) Schweiz, h) Frankreich.

Grundzüge für die Organisation des Staatsbetriebes auf den Oesterreichischen Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privatbahnen.

Der Secretär der Innsbrucker Handels- und Gewerbekammer, Karl Payr, hatte als Mitglied des Staats-Eisenbahnrathes an den Präsidenten des Staats-Eisenbahnrathes, Sectionschef v. Czedik, einen Resolutionsantrag eingesendet, welcher nach einer ausführlichen Motivirung zu folgendem Petitum gelangt:

Der Staats-Eisenbahnrath spricht die Erwartung aus, die Hohe Regierung werde

1. den Staats- und den vom Staate verwalteten Privat-Eisenbahnen in Oesterreich eine der Bedeutung und dem Umfange dieses wachsenden Körpers angemessene Organisation geben, welche eine einheitliche Leitung und Geschäftsführung im Staats-Eisenbahnbetriebe gewährleistet; in Ausführung dieses Grundsatzes

2. eine das ganze Netz dieser Bahnen beherrschende Central-Verwaltungsstelle in Wien errichten mit einem vollkommen ausreichenden Wirkungskreise in Bezug auf Personalien und Dienstordnung, im Bau- und Bahnerhaltungswesen, im Zugförderungs- und Werkstättendienste, in Verkehrs- und commerciellen Fragen, sowie in wirthschaftlichen Angelegenheiten

3. eine zweckmässige Theilung der Geschäfte zwischen der Centralverwaltung und den Ober-Bahnbetriebsämtern (Landesdirectionen) eintreten lassen und diesen alle jene Agenden zuweisen, welche ihnen ohne Schwächung und Beeinträchtigung der Generaldirection anvertraut werden können.

Dieser Antrag erschien auf der den Mitgliedern zugesendeten Tagesordnung des Staats-Eisenbahnrathes nicht angekündigt; Kammersecretär Payr richtete daher zu Beginn der Sitzung (am 19. d. M.; siehe den Bericht über die Verhandlungen S. 554) an den Präsidenten die Interpellation, weshalb der am 11. d. Mts. übersendete Antrag nicht auf die Tagesordnung gesetzt wurde. Präsident v. Czedik erwiderte darauf, dass er nach § 17 des Organisationsstatuts für die Staats-Eisenbahnen den Staats-Eisenbahnrath nicht für competent erachte, diese Resolution in Verhandlung zu ziehen. Er sei indess ermächtigt, Namens der Regierung in dieser Frage folgende Erklärung abzugeben:

„Auf die an mich gestellte Anfrage bin ich in der Lage mitzutheilen, dass der die Organisation des Staats-Eisenbahnbetriebes betreffende Antrag nicht auf die Tagesordnung gestellt werden konnte, weil nach § 17 des bestehenden Organisationsstatuts dieser Gegenstand nicht in den Wirkungskreis des Staats-Eisenbahnrathes gehört. Ich nehme jedoch keinen Anstand bei dieser Gelegenheit zu erklären, dass ich die bei den verschiedensten Anlässen und auch in dem beabsichtigt gewesenen Antrage zum Ausdrucke gekommenen Besorgnissse über die bevorstehende Neuorganisation des Staats-Eisenbahnbetriebes keineswegs theile. Es ist in der That richtig, dass die Direction seit Jahr und Tag aus eigener Initiative und mit Rücksicht auf die zu gewärtigende Ausdehnung des Netzes, sowie an der Hand der gemachten Erfahrungen Berathungen über die Erweiterung des Wirkungskreises der Oberämter eingeleitet hat. Ebenso ist ausser Zweifel, dass der schon vor mehr als 2 Jahren vorzüglich mit Rücksicht auf die Grösse des Netzes aufgestellte Apparat von Oberämtern eine entsprechendere Ausnutzung, und zwar ohne jede Schädigung des Einflusses der Centralverwaltung, ebensowohl verträgt, als erheischt. Sowie also hieraus entnommen werden wolle, dass die Frage der Modification der bestehenden Organisation von hier ausgegangen ist, und dass eine solche bei der bedeutenden Ausdehnung des Netzes auch gar nicht hätte umgangen werden können, kann ich doch andererseits auch die beruhigende Versicherung geben, dass seitens aller bei den betreffenden Berathungen intervenirenden Factoren der Hohen Regierung stets das Bedürfniss einer einheitlichen, den exacten Eisenbahndienst verbürgenden Centralverwaltung anerkannt worden ist. Ich glaube demnach die zuversichtliche Erwartung aussprechen zu können, dass das neue Statut die vielfach geäusserten Befürchtungen nicht rechtfertigen und vielmehr allen Ansprüchen genügen wird, welche an die Centralstelle eines Eisenbahnnetzes von 4—5 000 km gestellt werden dürfen."

Präsident v. Czedik fragt den Interpellanten, ob er sich durch diese Antwort befriedigt erachte. Kammersecretär Payr erwidert, er glaube zwar, dass die Frage der Organisation der Staatsbahnen in die Wirkungssphäre des Staats-Eisenbahnrathes gehöre. Denn nach § 17 des Organisationsstatuts vom 26. Februar 1882 sei der Staats-Eisenbahnrath berufen „in wichtigen, die Interessen des Handels, der Industrie und der Landwirthschaft berührenden Fragen des Staats-Eisenbahnbetriebes" sein Gutachten abzugeben, gleichviel, ob die Regierung ein Bedürfniss fühle, dieses Gutachten einzuholen oder nicht. Die Decentralisation des Staats-Eisenbahnwesens zähle doch zweifellos zu denjenigen Fragen des Staats-Eisenbahnbetriebes, welche das Interesse des Handels, der Industrie und der Landwirthschaft auf das allerintensivste berühren. Der Resolutionsantrag sollte keineswegs ein Eingriff in die Regierungs- und Vollzugsgewalt sein. Die Motive des Antrages wurzeln hauptsächlich in den Forderungen, welche insbesondere seitens der Handels- und Gewerbekammer in Lemberg in deren Memorandum vom 2. Mai 1883, sowie in dem Resolutionsantrage des Galizischen Landtages gestellt wurden. Ins Deutsche übersetzt, bedeuten diese Forderungen vollständige Loslösung und Unabhängigkeit der Galizischen Bahnen von der Central-Verwaltungsstelle in Wien, beziehungsweise eine Verlegung nach Galizien zu dem Zwecke der Provinzialisirung und Polonisirung des Eisenbahnwesens. Dagegen Stellung zu nehmen und das Votum des Staats-Eisenbahnrathes noch zur rechten Zeit in die schwankende Wagschale zu legen, das sei der Zweck des Resolutionsantrages. Indess erklärt sich der Interpellant, insofern die verlesene Interpellationsbeantwortung dahin aufgefasst werden darf, dass anstatt der gefürchteten Decentralisation eine einheitliche Leitung und Ueberwachung des Eisenbahnwesens erfolgen werde, im Grossen und Ganzen beruhigt. Bei der ansehnlichen Erweiterung des Staats-Eisenbahnnetzes sei die Abgabe von Agenden an die Oberämter dann keineswegs zu perhorresciren, wenn eine entsprechende einheitliche Centralverwaltung beibehalten werde. Er habe sich nur gegen einen monströsen und schwerfälligen Apparat aussprechen wollen, da es nothwendig sei, eine Central-Verwaltungsstelle in Wien zu schaffen, einen Generalstab, welcher in allen tactischen und wirthschaftlichen Angelegenheiten des Staats-Eisenbahnwesens Impuls, Richtschnur zu geben in der Lage ist.

In der Sitzung vom 21. d. Mts. sprach sich der Präsident in längerer Auseinandersetzung gegen den erwähnten, von anderer Seite aufgenommenen Antrag aus, indem er bemerkt, dass die fragliche Berechtigung des Staats-Eisenbahnrathes aus dem § 17 des Organisationsstatutes allerdings herausgelesen werden könne, dass jedoch nach seiner persönlichen und von keiner Seite beeinflussten Ueberzeugung bei der Aufstellung dieses Statutes nicht die Intention vorhanden war, dem Staats-Eisenbahnrath bei organisatorischen Fragen des Staats-Eisenbahnbetriebes eine Einflussnahme einzuräumen, vielmehr lediglich gedacht war, dem Staats-Eisenbahnrathe nur Fragen, welche Interessen des Handels, der Industrie und der Landwirthschaft direct berühren, wie Fahrordnungs- und Tarifangelegenheiten, dann die Feststellung der Grundsätze bei Abgabe von Lieferungen zur Begutachtung vorzulegen. Er weist auch auf den bisherigen Vorgang in dem Staats-Eisenbahnrathe, sowie auf die gleiche Uebung bei denselben Institutionen im Auslande hin.

Bei der nach erfolgter Discussion vorgenommenen Abstimmung wurde der Antrag mit 13 gegen 10 Stimmen abgelehnt.

Nachweisung der im Jahre 1883 auf den Deutschen Eisenbahnen beförderten Züge und deren Verspätungen.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten und veröffentlichten Nachweisung der im Jahre 1883 auf den Deutschen Eisenbahnen (ausschliesslich der Bayerischen) beförderten Züge, deren Verspätungen und Verspätungsursachen, betrug am Ende des Jahres die Gesammtlänge von 44 grösseren in Betracht gezogenen Bahnen bezw. Bahncomplexen 30 618,48 km, wovon 10 139,34 km zweigleisig waren.

An fahrplanmässigen Zügen wurden befördert: 154 921 Courier- und Schnellzüge, 1 220 005 Personenzüge und 680 339 gemischte Züge, welche durchschnittlich pro Stunde Gesammtfahrzeit (einschliesslich Aufenthalt) bezw. 45, 31 und 21 km zurücklegten, sowie 1 134 479 Güterzüge; an ausserfahrplanmässigen Zügen wurden befördert: 37 385 Courier-, Schnell-, Personen- und gemischte Züge und 368 980 Güter-, Materialien- und Arbeitszüge.

Hiernach sind durchschnittlich pro Tag 9 852 Züge befördert (gegen 9 148 im Vorjahre, 8 584 im Jahre 1881, 8 151 im Jahre 1880, 7 668 im Jahre 1879, 7 416 im Jahre 1878, 7 379 im Jahre 1877, 7 273 im Jahre 1876 und 6 956 im Jahre 1875).

Im Ganzen wurden 8 506 985 910 Achskm bewegt = 23 306 811 durchschnittlich pro Tag (gegen 22 253 284 im Vorjahre, 20 716 227 im Jahre 1881, 20 141 307 im Jahre 1880, 19 259 517 im Jahre 1879, 19 004 139 im Jahre 1878, 19 338 399 im Jahre 1877, 19 154 138 im Jahre 1876 und 19 289 354 im Jahre 1875), von denen 2 488 705 617 auf die fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung entfallen.

Die Zahl der fahrplanmässigen Courier- und Schnellzüge hat sich gegen das Vorjahr um 1,3 pCt. (durchschnittlich 5 Züge pro Tag), die der Personenzüge um 8,6 pCt. (durchschnittlich 266 Züge pro Tag), die der gemischten Züge um 6 pCt. (durchschnittlich 105 Züge pro Tag), die der fahrplanmässigen Güterzüge um 11,1 pCt. (durchschnittlich 310 Züge pro Tag) und die der ausserfahrplanmässigen Courier-, Schnell-, Personen- und gemischten Züge um 29,3 pCt. (durchschnittlich 23 Züge pro Tag) vermehrt, die Zahl der ausserfahrplanmässigen Güterzüge dagegen um 0,5 pCt. (durchschnittlich 5 Züge pro Tag) vermindert. Ein Vergleich mit den Jahren 1881, 1880, 1879, 1878, 1877, 1876 und 1875 ergiebt: für die Courier- und Schnellzüge eine Zunahme von 4,0 pCt., 10,4 pCt., 12,3 pCt., 8,8 pCt., 8,4 pCt., 12,1 pCt. und 13,0 pCt. (durchschnittlich bezw. 16, 40, 46, 34, 33, 46 und 49 Züge pro Tag), für die Personenzüge eine Zunahme von bezw. 20,0 pCt., 27,9 pCt., 33,5 pCt., 31,1 pCt., 31,5 pCt., 33,9 pCt. und 35,9 pCt. (durchschnittlich 558, 730, 839, 794, 801, 846 und 883 Züge pro Tag), für die gemischten Züge eine Zunahme von bezw. 8,8 pCt., 15,0 pCt, 30,3 pCt., 48,3 pCt., 60,1 pCt., 67,2 pCt. und 92,5 pCt. (durchschnittlich 151, 243, 434, 607, 700, 749 und 896 Züge pro Tag), für die fahrplanmässigen Güterzüge eine Zunahme von bezw. 18,7 pCt., 26,7 pCt., 34,7 pCt., 40,1 pCt., 41,0 pCt., 37,6 pCt. und 41,3 pCt. (durchschnittlich 491, 654, 801, 890, 903, 849 und 909 Züge pro Tag).

Von den 2 055 265 Courier-, Schnell-, Personen- und gemischten Zügen verspäteten im Ganzen 22 484 Züge oder 1,09 pCt. (gegen 1,18 pCt. im Vorjahre, 1,40 pCt. im Jahre 1881, 1,30 pCt. im Jahre 1880, 1,43 pCt. im Jahre 1879, 0,79 pCt. im Jahre 1878, 0,82 pCt. im Jahre 1877, 1,35 pCt. im Jahre 1876 und 1,70 pCt. im Jahre 1875). Von diesen Verspätungen wurden jedoch 9 571 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen, so dass den aufgeführten Bahnen nur 12 913 Verspätungen (= 0,63 pCt.) zur Last fallen (gegen 0,63 pCt. im Vorjahre, 0,73 pCt. im Jahre 1881, 0,63 pCt. im Jahre 1880, 0,74 pCt. im Jahre 1879, 0,41 pCt. im Jahre 1878, 0,46 pCt. im Jahre 1877, 0,76 pCt. im Jahre 1876 und 1,01 pCt. im Jahre 1875).

Die Gesammtdauer der letztgenannten Verspätungen betrug 350 424 Minuten oder 243 Tage 8 Stunden und 24 Minuten (gegen 238 Tage 6 Stunden 15 Minuten im Vorjahre, 264 Tage 19 Stunden 57 Minuten im Jahre 1881, 234 Tage 1 Stunde 35 Minuten im Jahre 1880, 317 Tage 10 Stunden 52 Minuten im Jahre 1879, 147 Tage 16 Stunden 31 Minuten im Jahre 1878, 155 Tage 7 Stunden 37 Minuten im Jahre 1877, 311 Tage 13 Stunden 29 Minuten im Jahre 1876 und 381 Tage 14 Minuten im Jahre 1875).

In Folge der Verspätungen wurden 6 392 Anschlüsse versäumt (gegen 4 728 im Vorjahre, 4 042 im Jahre 1881, 3 363 im Jahre 1880, 3 859 im Jahre 1879, 1 938 im Jahre 1878, 1 605 im Jahre 1877, 3 128 im Jahre 1876 und 4 191 im Jahre 1875).

Von den zurückgelegten Achskilometern sämmtlicher Züge kommen auf jedes Kilometer Bahnlänge im mittleren Jahresdurchschnitt 281 214 Achskm (gegen 275 306 im Vorjahre, 259 872 im Jahre 1881, 256 637 im Jahre 1880, 254 914 im Jahre 1879, 262 757 im Jahre 1878, 278 050 im Jahre 1877, 284 790 im Jahre 1876 und 307 800 im Jahre 1875).

Die für das Jahr 1883 sich ergebende Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der auf je eine eigene Verspätung entfallenden Zug- und Achskilometerzahl stellt sich gegen die vom Vorjahre um ca. 1 pCt., vom Jahre 1880 um 5 pCt., vom Jahre 1878 um 37 pCt., vom Jahre 1877 um 31 pCt. niedriger, gegen diejenige vom Jahre 1881 um ca. 12 pCt., vom Jahre 1879 um 12 pCt., vom Jahre 1876 um 14 pCt. und vom Jahre 1875 um 50 pCt. höher.

Die 12 913 den aufgeführten Bahnen zur Last fallenden Verspätungen (im Jahre 1882 = 12 115, im Jahre 1881 = 13 092 und im Jahre 1880 = 10 592) sind hervorgerufen: in 1 341 Fällen durch Schadhaftwerden der Fahrzeuge (im Vorjahre 1 185, 1881 = 1 383, 1880 = 1 207), in 258 Fällen durch mangelhaften Zustand der Bahnanlagen (im Vorjahre 132, 1881 = 300, 1880 = 378), in 3 809 Fällen durch Sperrung der Gleise (im Vorjahre 3 926, 1881 = 4 136, 1880 = 2 961), in 58 Fällen durch Post- und Steurrabfertigung (im Vorjahre 187, 1881 = 168, 1880 = 218), in 3 395 Fällen durch starken Verkehr (im Vorjahre 3 226, 1881 = 3 725, 1880 = 3 467), in 2 352 Fällen durch Rangiren, Umsteigen der Reisenden, Umladen von Reisegepäck und Gütern (im Vorjahre 1 794, 1881 = 1 134, 1880 = 632), in 736 Fällen durch Dampfmangel etc. (im Vorjahre 696, 1881 = 593, 1880 = 591), in 803 Fällen durch atmosphärische Einflüsse (im Vorjahre 764, 1881 = 1 464, 1880 = 985), in 117 Fällen durch Entgleisungen und Zusammenstösse der betreffenden Züge (im Vorjahre 123, 1881 = 142, 1880 = 105) und in 44 Fällen durch sonstige Betriebsereignisse (im Vorjahre 32, 1881 = 47, 1880 = 48).

Wird eine Gruppirung der Eisenbahnen nach den auf je eine Anschlussversäumniss entfallenden Zugverspätungen vorgenommen, so kommen in erster Reihe: die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn (11 Anschlussversäumnisse auf 11 Verspätungen) mit 1,00, die Eutin-Lübecker Eisenbahn (25 Anschlussversäumnisse auf 31 Verspätungen) mit 1,24, die Westholsteinische Eisenbahn (9 Anschlussversäumnisse auf 12 Verspätungen) mit 1,33, während die Württembergischen Staatseisenbahnen (53 Anschlussversäumnisse auf 734 Verspätungen) mit 13,85, die Unterelbesche Eisenbahn (4 Anschlussversäumnisse auf 68 Verspätungen) mit 17,00 und die Altona-Kieler Eisenbahn (13 Anschlussversäumnisse auf 228 Verspätungen) mit 17,54 die letzten Stellen einnehmen und auf der Altdamm-Colberger Eisenbahn (bei 5 Verspätungen), der Crefelder Eisenbahn (bei 10 Verspätungen), der Holsteinischen Marschbahn (bei 18 Verspätungen) und der Tilsit-Insterburger Eisenbahn (bei 12 Verspätungen) Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen sind.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direction sind erlassen worden:

No. 2782 vom 21. d. Mts. an die Mitglieder der Commission für das Vereins-Wagenregulativ, betreffend Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 30. d. Mts.).

No. 2837 vom 23. d. Mts. an alle Vereinsverwaltungen, betreffend die Abfertigung von Gütern, Thieren, Fahrzeugen und Leichen nach und von dem Stadtbahnhofe Breslau der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn (abgesandt am 30. d. Mts.).

No. 2949 vom 27. d. Mts. an alle Vereinsverwaltungen, betreffend Eröffnung der Dampferverbindung zwischen Cuxhaven (Unter-Elbesche Bahn) und Helgoland und Gültigkeit der Vereinskarten auch für die Dampfbootfahrten zwischen Cuxhaven und Helgoland (abgesandt am 30. d. Mts.).

Russische Correspondenz.

Jaroslaw-Kostroma.

Die „Börsenzeitung" bringt die Nachricht, dass die Regierung den Bau der Bahn von Jaroslow nach Kostroma dem wohlbekannten Eisenbahnbauunternehmer und Mitglied des Verwaltungsraths der Moskau-Kursker Bahn, Herrn Mamontow, übergeben habe und ihm dazu leihweise fertige Schienen aus den Bestellungen der Regierung für die nicht unbedeutende Summe von 700 000 Rubel versprochen habe. Dieses abenteuerliche Gerücht, welches in seinem Grundzuge den Principien der Regierung aus der letzten Zeit diametral widerspricht, scheint nur von Börsenspeculanten und Anhängern des Herrn Mamontow ausgesprengt zu sein, um seinen persönlichen Credit zu heben.

Richtung der Sibirischen Bahn.

Aus Kasan schreibt man in den ersten Tagen des Mai in die „Riga'sche Zeitung": „Der bevorstehenden Beschlussfassung über die Richtung der Sibirischen Bahn sieht man hier mit grosser Sorge entgegen. Zur Vertheidigung der Allerhöchst bestätigten Richtung wird angeführt, dass der historische Sibirische Tract von Tjumen nach Kasan und Nischni-Nowgorod unbedingt

die kürzeste Route ist für den Verkehr mit Moskau und zur Vereinigung des Sibirischen Stromsystems mit den Wasserstrassen von Centralrussland; dass ferner der Bahnbau mit Umgehung Kasans den Ruin dieses Handels- und Gewerbeplatzes und Culturcentrums des östlichen Russlands bedeute; dass nur die Eisenbahn all' den Missständen abhelfen könne, unter denen der Jahrmarkt zu Nischni-Nowgorod in Folge Versandung der Wolga auf der Strecke zwischen Kasan und Nischni zu leiden habe und dass endlich zwischen Nischni und Jekaterinenburg neunzehn Städte mit Hunderttausenden von Einwohnern und bedeutenden Jahrmärkten liegen, deren Umsätze 700 Millionen Rubel übersteigen.

Andere Zeitungen bezeichnen aber alle Gerüchte über die Festsetzung der Trace noch für verfrüht. Aus den glaubwürdigsten Quellen ist bekannt, dass in dieser Frage noch keine endgiltige Entscheidung getroffen worden ist und dieselbe auch nicht früher erfolgen wird, als bis das Communicationsministerium seine Meinung dem Ministercomité vorgelegt haben wird. Die von dem Ministerium zur Untersuchung der Linie Ssamara-Ufa-Tscheljabinsk abgesandten Ingenieure sind aber eben erst zurückgekehrt, und bis die technischen Daten gesichtet und ein wenig überarbeitet werden, kann noch eine längere Zeit vergehen. Nach diesen Daten kann das Ministerium die Linie Ssamara-Ufa befürworten. Die Art des Baues ist ebenfalls noch nicht festgestellt.

Bahnbeschädigung durch Frühjahrswasser.

Der „Russ. Courier" schreibt: Am 9. April a. St. war der Abendpassagierzug aus Woronesch nach Rostow schon nicht weiter als eine Werst von der zerstörten Brücke, als das rothe Licht des Bahnwärters das Zugpersonal von der dem Zuge bevorstehenden Gefahr in Kenntniss setzte. Der Zug wurde schnell zum Stehen gebracht und einige Passagiere fuhren auf der abgekuppelten Locomotive bis zur Brücke. Vor den Augen derselben stand ein Bild vollständiger Zerstörung: die feste Brücke, über welche 2 Stunden vorher noch ein Waarenzug gegangen war, existirte nicht mehr! Einer von den Uferpfeilern hatte sich seitwärts geneigt; vom andern war keine Spur zu sehen: ein Wasserschwall, unter dessen Schlag jede Minute das Erdreich nachstürzte! Der ganze Zug wäre jammervoll hier verunglückt, wenn er nicht rechtzeitig zum Stehen gebracht worden wäre! Jetzt geht der Betrieb über eine provisorische hölzerne Brücke, welche in diesem Sommer noch durch eine definitive ersetzt werden soll.

Städtische Dampfeisenbahn in St. Petersburg.

Die bisherige Newkivorstädtische Pferdeeisenbahn vom Snamenskiplatz bis zur Stadtgrenze wird nach dem „Petersb. Herold" künftig nicht mehr mit Pferden, wie bisher, sondern mit Dampfmaschinen betrieben werden. Bereits im Mai 1881 wurden Versuche mit solchen Dampfmaschinen verschiedener Systeme veranstaltet und im September desselben Jahres die Schweizer Maschinen als zweckmässig und zum Verkehr zulässig erkannt. Am 1. October 1882 besass die Gesellschaft bereits drei solcher Maschinen, die jedoch nur zu Extrafahrten benutzt wurden. Allmälig wurde die Anzahl der Maschinen auf acht vermehrt, mit denen nun seit dem 1. April die regelmässigen Fahrten auf der erwähnten Distanz eröffnet wurden. Von der Stadtgrenze bis zum Dorf Alexandrowskoje werden vorläufig noch Pferde gebraucht; doch will die Gesellschaft die Zahl der Maschinen bald verdoppeln und dann die ganze Strecke mit Maschinen befahren. Die bis jetzt im Gebrauch gewesenen Maschinen zeigen weder Rauch noch Dampf, vermeiden jegliches Rücken beim Anhalten oder Anziehen und können, wo nöthig, momentan stillhalten. Die Maschinen sind mit einer waggonähnlichen Hülle bekleidet und machen die vorbeipassirenden Pferde nicht scheu. Jede Maschine hat 20 Pferdekräfte, hat Gummibuffer, eine grosse, hellleuchtende Laterne am Vordertheile, kostet 10 000 Rubel und kann 3 bis 4 Waggons ziehen. Die Bedienung der Maschinen geschieht durch Maschinist und Heizer und wird zweimal am Tage gewechselt. In jedem Waggon ist ein Conducteur. Die Fahrt vom Snamenskiplatz bis zur Stadtgrenze, 4 Werst, dauert 27 Minuten; von dort bis Alexandrowskoje, 9 Werst, 40 Minuten.

Baskuntschakbahn: Tarifherabsetzung.

Die provisorische Verwaltung der Kroneisenbahnen geht damit um, den Tarif für Salz auf der Baskuntschakbahn herabzusetzen. Der Betrieb auf dieser Bahn wird bekanntlich durch die Regierung selbst geleitet, wobei die Resultate der Exploitation für das vorige Jahr nicht weniger als glänzend zu nennen waren. Bei dem bis jetzt bestehenden Tarife concurrirten die Achsenfuhren mit Leichtigkeit mit der Eisenbahn.

Literatur.

Jahrbuch der Berliner Börse. Ein Nachschlagebuch für Banquiers und Capitalisten. Jahrgang 1883/84. Herausgegeben von **J. Neumann** und **E. Freystadt.** Verlag der Königl. Hof-Buchhandlung von E. S. Mittler & Sohn in Berlin. Preis elegant gebunden 10 *M.*

Das „Jahrbuch der Berliner Börse" liefert in Einem Bande eine kurze, klare und vollständige Darstellung der Verhältnisse der sämmtlichen an der Berliner Börse im Verkehr stehenden Staats-, Communal-, Bank-, Eisenbahn-, Versicherungs-, Bergwerks- und Industriepapiere. Das Werk hat sich seit seinem ersten Erscheinen in allen Kreisen, die an den Bewegungen auf dem Capitalmarkte Interesse nehmen, immer mehr Freunde erworben und ist von der gesammten Presse des In- und Auslandes als ein überaus zuverlässiger Führer bei Capitalanlagen und Speculationen bezeichnet.

Kursbücher.

Königlich Preussische Staatseisenbahn-Kursbücher.

1. Süddeutsches Eisenbahn-Kursbuch, herausgegeben von der Königlichen Eisenbahndirection zu Frankfurt a/M. am 20. Mai 1884. Preis 50 *₰*. Dieses recht praktisch eingerichtete officielle Kursbuch enthält die speciellen Eisenbahn- und Dampfschiffs-Fahrpläne von Süddeutschland und der Schweiz, des grössten Theils von Mitteldeutschland und der bedeutenderen Linien Oesterreichs; ferner eine Zusammenstellung von Rundreisetouren, Schlafwagen-Kurse, Angaben über directe Wagen, Kur- und Badeorte, die wichtigsten reglementarischen Bestimmungen und neben einem alphabetisch geordneten Verzeichniss der Stationen eine Routenkarte, in welcher die neben den Fahrplänen vermerkten Nummern bei den betreffenden Eisenbahnlinien roth angedruckt sind.

Ausser diesem uns vorliegenden Süddeutschen Eisenbahn-Kursbuch sind von den Preussischen Staatsbahndirectionen nachstehende Kursbücher herausgegeben worden:

Ein Ostdeutsches Eisenbahn-Kursbuch von der Königlichen Eisenbahndirection Bromberg, enthaltend das östliche Deutschland (begrenzt im Westen durch die Linie Stralsund, Berlin, Dresden) und die Grenzgebiete von Oesterreich und Russland. Preis 40 *₰*.

Ein Norddeutsches Eisenbahn-Kursbuch von der Königlichen Eisenbahndirection Magdeburg, enthaltend das nördliche Deutschland (begrenzt durch die Linie Stettin, Breslau, Dresden, Frankfurt a/M., Emden), sowie Dänemark, Schweden, Norwegen und die Gebiete der Nord- und Ostsee. Preis 40 *₰*.

Ein Westdeutsches Eisenbahn-Kursbuch von der Königlichen Eisenbahndirection Köln (linksrh.), enthaltend das westliche Deutschland (begrenzt im Osten durch die Linie Hamburg, Hannover, Frankfurt a/M. und Basel), sowie Holland, Belgien und das Grenzgebiet von Frankreich. Preis 40 *₰*.

Berliner ABC Kursbuch nebst Taschenfahrplanbuch. Ausnahmsweise, um nicht gerade am Pfingstfeste neue Fahrzeiten einzuführen, treten bekanntlich in diesem Jahre die Sommerfahrpläne auf den Mitteleuropäischen Eisenbahnen schon am 20. Mai in Kraft. Diese im allgemeinen Interesse gerechtfertigte Massregel erscheint für die Einwohnerschaft Berlins besonders nothwendig, weil die neue Fahrordnung grade die Abfahrtszeiten der Berliner Eisenbahnzüge vielfach und bedeutend verändert. Es bleibt beispielsweise auf den Strecken Berlin-Röderau-Dresden, Berlin-Zossen-Dresden beinahe keine Abfahrtszeit wie bisher, einzelne Züge sind um Stunden verlegt, manche eingegangen, viele neu hinzugekommen. Das uns vorliegende, soeben neu erschienene Berliner ABC Kursbuch empfiehlt sich durch die alphabetische Form, welche es ermöglicht, sich mit grösster Zeitersparniss von den eingetretenen Aenderungen zu unterrichten. Die eigenthümliche Einrichtung des Berliner ABC Kursbuches ist bekannt und practisch erprobt. Das ABC Kursbuch ist nach amtlichen Quellen neu bearbeitet, sämmtliche seit October 1883 neu eröffnete Eisenbahnen sind vollständig aufgenommen und ebenso die auf älteren Deutschen Linien neueingerichteten Stationen berücksichtigt worden.

Kartenwerke.

Uebersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands bearbeitet im Reichs-Eisenbahnamt. Preis 5 *M.* Commissionsverlag der Königlichen Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW., Kochstrasse 69. Diese treffliche Karte ist soeben in neuer Auflage erschienen. Dieselbe bringt im Massstab von 1 : 1 000 000 die Eisenbahnen Deutschlands farbig unterschieden nach Staatsbahnen (Schwarzdruck), Privatbahnen unter Staatsverwaltung (Gründruck) und solchen unter eigener Verwaltung (Rothdruck) zur Anschauung.

Ausserdem sind diejenigen Eisenbahnen, welche neuerdings in den Besitz bezw. Betrieb des Preussischen Staates übergegangen sind, sowie die zu Bahnen untergeordneter Bedeutung erklärten bisherigen Hauptbahnen bezw. die in Hauptbahnen umgewandelten bisherigen Bahnen untergeordneter Bedeutung in entsprechend veränderter Form zur Darstellung gebracht worden. Auch haben auf der Karte sämmtliche Stationen sowie die Entfernungen und stärksten Neigungen zwischen den einzelnen Knotenpunkten Aufnahme gefunden.

Gegen das Vorjahr hat die Karte durch Aufnahme der neueröffneten Linien und Stationen, sowie derjenigen Eisenbahnprojecte, welche inzwischen durch Landesgesetze oder durch Concessionen zum Ausbau genehmigt worden sind, eine Erweiterung erfahren.

Auf dem Rande der Karte sind die sämmtlichen Deutschen Eisenbahnverwaltungen (die Preussischen unter Gruppirung nach Eisenbahn Betriebsämtern) mit den ihnen unterstellten Strecken aufgeführt und die Längen der letzteren in Kilometern angegeben.

Die Karte empfiehlt sich ebenso sehr durch die Zuverlässigkeit der Angaben und die Billigkeit, als durch die geschmackvolle und saubere lithographische Herstellung.

Neue Eisenbahnkarte vom Europäischen Russland. Verlag von Artaria & Comp. in Wien. Preis 1 ℳ 50 ₰. In einem langen schmalen, mit reicher Beschreibung und auch mit Terrain-Angabe versehenen Blatte (Massstab 1 : 6 000 000) sind alle Bahnlinien Russlands in rother Farbe eingetragen. Man unterscheidet die fertigen, sowie die im Bau befindlichen Linien; auch sind, namentlich im Westen Russlands, die wichtigsten Projecte aufgenommen. Die verschiedenen Bahngesellschaften sind in einer ausführlichen Tabelle mit Angabe der Länge der Haupt- und Nebenlinien übersichtlich geordnet zusammengestellt. In der Karte selbst zeigen rothe Ziffern an, welchen Gesellschaften die resp. Linien zugehören. Hierdurch hat die Karte entschiedenen Werth für alle kaufmännischen Kreise, Spediteure etc.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Am 30. d. M. werden die der Verwaltung und Betriebsleitung der unterzeichneten Direction bezw. des Königlichen Eisenbahnbetriebsamts (rechtsrhein.) hier unterstellten Neubaustrecken Engers-Altenkirchen, Grenzau-Höhr-Grenzhausen und Siershahn-Staffel (untere Westerwaldbahn) mit den für den Personen-, Gepäck-, Privatdepeschen-, Eil- und Frachtgüterverkehr einschliesslich der Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eingerichteten Stationen Altenkirchen, Dierdorf, Goldhausen, Grenzau, Höhr-Grenzhausen, Montabaur, Neitersen, Niedererbach, Puderbach, Ransbach, Raubach, Sayn, Seifen, Selters, Siershahn, Walmerod und Wirges dem öffentlichen Verkehr nach Massgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 übergeben werden.

Die mit dem genannten Tage zur Einführung gelangenden bezüglichen Personen-Fahrpreise und Gepäcktaxen sind am Billetschalter der fraglichen Stationen zu erfahren.

Der Tarifkilometerzeiger bezw. die Frachtsätze für den Güterverkehr dieser Stationen untereinander sowie zwischen denselben einerseits und den übrigen unter unserer Verwaltung stehenden Stationen andererseits sind in den am 30. d. M. in Kraft tretenden Nachträgen No. VII zum Gütertarif (Theil II) vom 1. September 1881 bezw. zum Ausnahmetarif B (für Steinkohlen etc.) vom 1. Juli 1881 für den Localverkehr des diesseitigen Verwaltungsbezirks enthalten.

Der gedachte Kilometerzeiger ist auch für die — im Uebrigen auf Grund des bezüglichen Tarifs vom 1. August 1882 nebst Nachträgen erfolgende — Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren massgebend.

Die bezeichneten Tarifnachträge enthalten ferner verschiedene Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen, namentlich auch die erst mit dem s. Z. noch bekannt zu machenden Eröffnungstermine in Kraft tretenden Tarifsätze für die Westerwald-Bahnstationen Hachenburg, Hattert, Ingelbach und Marienrachdorf.

In dem Nachtrag VII zum Gütertarif ist ausserdem eine unter Berücksichtigung der inzwischen eingetretenen Aenderungen etc. bewirkte Neuredaction der Abschnitte II A—D dieses Tarifs aufgenommen.

Die im Nachtrag VII zum Ausnahmetarif B enthaltenen Berichtigungen von Frachtsätzen treten, soweit sie Erhöhungen in sich schliessen, erst am 11. Juli cr. in Kraft.

Exemplare des letzteren Nachtrages sind unentgeltlich, solche des Nachtrags VII zum Gütertarif für den Preis von 40 ₰ bei den Güterexpeditionen und in unserem Geschäftslocal hierselbst zu haben.

Köln, den 25. Mai 1884. (1294)

Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische).

II. Güterverkehr.

Am 1. Juni cr. wird die bereits für den Wagenladungsverkehr eingerichtete Station Stahlhammer und die Haltestelle Georgenberg auch für den Eil- und Stückgutverkehr eröffnet.

Breslau, den 27. Mai 1884. (1295)

Königliche Eisenbahndirection.

Am 1. Juni d. Js. wird die zur Zeit nur dem Wagenladungsverkehr dienende Haltestelle Klinge der Halle-Sorau-Gubener Bahn für den Eil- und Stückgutverkehr eröffnet.

Gleichzeitig wird zum Gütertarife, Theil II, für den Local- und directen Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt und der Gotha-Ohrdrufer Eisenbahn, sowie der Nordhausen-Erfurter, Saal-, Weimar-Geraer, Werra-Eisenbahn (mit Einschluss von Wernshausen-Schmalkalden), Eisenberg-Crossener, Friedrichrodaer, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer und Hohenebra-Ebeleber Eisenbahn Nachtrag VII herausgegeben.

Derselbe enthält:

I. Aenderung der Nomenclatur des Ausnahmetarifs und der Transittarife für Holz, Europ.,

II. Aufhebung einiger Verkehrsbeschränkungen für Haltestellen und Bestimmung über die Eröffnung der Haltestelle Klinge für den Eil- und Stückgutverkehr;

III. Ermässigte Entfernungen für verschiedene Stationen;

IV. Aenderung der Vorbemerkungen zu den allgemeinen Kilometer-Tariftabellen, wodurch eine Erhöhung der Sätze für Halle-Cöthen und Halle-Leipzig eintritt;

V. Ermässigte Frachtsätze für verschiedene Stationen;

VI. Aufnahme neuer Stationen in den Ausnahmetarif 4 (Steine);

VII. Berichtigungen, durch welche neben Ermässigungen auch einige Frachterhöhungen eingeführt werden.

Die Erhöhungen treten erst mit dem 15. Juli d. J. in Giltigkeit.

Nachtragsexemplare sind in den Güterexpeditionen der betheiligten Bahnen zum Preise von 5 ₰ zu haben.

Erfurt, den 22. Mai 1884. (1296)

Königliche Eisenbahndirection, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Obstverkehr nach den Niederlanden und nach Belgien. Die für frisches Obst und für die Beförderung neuer leerer Obstkörbe im Rheinisch-Niederländischen, Rheinisch-Nordbrabant-Deutschen, Niederländisch-Hessischen, Niederländisch-Nassauischen, Niederländisch-Mittelrheinischen, Niederländisch-Südwestdeutschen, Belgisch-Südwestdeutschen und Rheinisch-Köln-Minden-Belgischen Güterverkehre im Jahre 1883 gewährten Ausnahmetarifsätze, Frachtermässigungen und Frachtbegünstigungen werden auch im laufenden Jahre und zwar mit Gültigkeit vom 1. Juni bis zum 31. December d. J. wieder eingeführt und auf den Artikel „frische Nüsse“ ausgedehnt.

Nähere Mittheilung ertheilen die Verbands-Güter-Expeditionen.

Köln, den 31. Mai 1884.

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (1297)

Am 1. Juni d. J. tritt unter Aufhebung der bisherigen bezüglichen Tarife für die Beförderung von **Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren** im Verkehre zwischen den Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Köln (linksrheinisch) einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt (incl. der Gotha-Ohrdrufer Eisenbahn), der Nordhausen-Erfurter, Saal-, Weimar-Geraer und der Werra-Eisenbahn (einschliesslich der Wernshausen-Schmalkaldener Eisenbahn) andererseits ein neuer Tarif in Kraft.

Näheres ist bei den Güterexpeditionen der betheiligten Verwaltungen zu erfahren, daselbst auch der Tarif zum Preise von 0,10 ℳ käuflich zu haben.

Köln, den 31. Mai 1884. (1298)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische).

Zum Gütertarif für den Staatsbahnverkehr **Köln (linksrheinisch) - Berlin** vom 1. December 1883 tritt am 1. Juni d. J. der 2. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aufnahme verschiedener Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Berlin in den Ausnahmetarif 3 für Eisen (der Specialtarife I und II),
2. Beschränkung des Ausnahmetarifs 3 c im Verkehr mit Stettin transito,
3. Ergänzungen und Berichtigungen.

Die im Nachtrage enthaltenen Erhöhungen treten erst mit dem 15. Juli in Wirksamkeit.

Näheres ist bei den Güterexpeditionen der betheiligten Verwaltungen zu erfahren, daselbst auch der Nachtrag zum Preise von 15 ₰ pro Exemplar käuflich zu haben.

Köln, den 31. Mai 1884. (1299)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische).

Staatsbahn - Verkehr Köln (linksrheinisch)-Magdeburg (Güter- und Vieh-Verkehr), Deutsch-Belgischer Güter-Verkehr, Deutsch - Französischer Güter - Verkehr, Ausnahmetarif für die Beförderung von Rohspiritus und Sprit nach Paris, Station der Französischen Nordbahn, sowie den Belgisch-Französischen Uebergangsstationen. In Folge Vereinigung der Station Oschersleben des Eisenbahndirectionsbezirks Magdeburg mit der gleichnamigen Station der Braunschweigischen Eisenbahn treten die in den Tarifen der vorgenannten Verkehre und zugehörigen Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für die Station Oschersleben des Eisenbahn-

directionsbezirks Magdeburg am 15. Juli dieses Jahres ausser Kraft.

Köln, den 31. Mai 1884. (1300)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische).

Mit dem 1. Juni 1884 treten im **Preussisch-Oberschlesischen und Ost-Westdeutschen Verbandtarif**, sowie in den Staatsbahntarifen **Elberfeld, Köln rechtsrheinisch, Köln linksrheinisch, resp. Hannover-Bromberg** für die Station Königsberg des Bezirks Bromberg und Tilsit der Tilsit-Insterburger Bahn ermässigte Ausnahmesätze für Eisen und Stahl des Specialtarifs I und des Specialtarifs II für den Export in das Ausland in Kraft. Ueber die näheren Bedingungen, unter denen die Frachtermässigungen gewährt werden, sowie über die Höhe der letzteren ertheilen die Expeditionen, sowie die Tarifbureaus der bezeichneten Eisenbahn-Directionsbezirke Auskunft.

Bromberg, den 21. Mai 1884. (1301)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Im Verkehr zwischen Mannheim einerseits und Reichenberg bezw. Geroldshausen andererseits sowie zwischen Friedrichsfeld und Würzburg treten mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1884 theilweise ermässigte Frachtsätze in Wirksamkeit. Nähere Auskunft ertheilen die bezeichneten Stationen.

Karlsruhe, den 26. Mai 1884. (1302)

Generaldirection.

Für den **Verkehr zwischen Bockenheim und Cronberg** sind directe Tarifsätze eingeführt. Das Nähere ist auf den betreffenden Güter-Expeditionen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 26. Mai 1884. (1303)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Vom 20. d. M. ab kommen die im Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen etc. ab Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke **Elberfeld** und **Köln (rechtsrheinisch)** etc. nach **Sächsischen Stationen** vom 1. August 1882 enthaltenen Frachtsätze der Station Dresden (Alt- und Neustadt) auch für Transporte nach Radebeul zur Anwendung.

Dresden, am 27. Mai 1884. (1304)

Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Am 1. Juni d. J. treten im **Hannover-Magdeburg-Oesterreichischen Verbande** für Roheisen in vollen Wagenladungen von je 10 000 kg folgende Ausnahme-Frachtsätze mit vorläufiger Gültigkeit bis 31. December d. J. in Kraft:

Zwischen Harzburg und	pro 100 kg in Mark
Teplitz, Teplitz-Waldthor	0,99
Pilsen loco, Pilsenetz	1,09
Pilsen trans.	1,06

Dresden, am 24. Mai 1884. (1305)

Königliche General-Direction der Sächsischen Staats-Eisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 30. Mai cr. kommen im **Rheinischen Nachbarverkehr** zur Einführung:

1. die Nachträge No. II zum Heft 1, No. IV zum Heft 2, No. III zu den Heften 3 und 4, No V. zum Heft 5 des Gütertarifs vom 1. April 1883, 2. je ein Nachtrag No. III und IV zu den Heften 1 und 2, ein Nachtrag II zum Heft 3 vom 1. April 1883 und ein Nachtrag II zum Heft VI vom 1. October 1883 des Ausnahmetarifs B (für Steinkohlen).

Die gedachten Nachträge enthalten u. A. Frachtsätze resp. Tarifkilometer für die Stationen Altenkirchen, Dierdorf, Goldhausen, Grenzau, Hachenburg, Hattert, Höhr-Grenzhausen, Ingelbach, Marienrachdorf, Montabaur, Neitersen, Niedererbach, Puderbach, Ransbach, Raubach, Rheinbrohl, Sayn, Seifen, Selters, Siershahn, Walmerod und Wirges des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), Oberbredenscheid, Schee, Sprockhövel, Dahlbruch, Ferndorf und Hilchenbach des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld, Kilometerentfernungen für den Verkehr zwischen verschiedenen Nachbarstationen, anderweite ermässigte Frachtsätze bezw. Entfernungen für den Verkehr zwischen verschiedenen Stationen, sowie verschiedene Ergänzungen und Berichtigungen.

Die Tarifsätze für die Stationen Hachenburg, Hattert, Ingelbach und Marienrachdorf treten erst mit dem noch näher bekannt zu machenden Tage der Betriebseröffnung auf diesen Stationen in Kraft.

Im Verkehr mit Station Oberbredenscheid ist die Beförderung von Eil- und Fracht-Stückgut bis auf Weiteres ausgeschlossen.

Ferner kommt am 1. Juni cr. ein Frachtsatz des Ausnahmetarifs J (für Schwefelkies) von Schwelm nach Hochfeld zur Einführung.

Das Nähere ist bei den Güterexpeditionen zu erfahren, bei welchen auch Exemplare der Nachträge zu haben sind.

Köln, den 23. Mai 1884. (1306)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische).

Vom 1. Juni cr. ab findet im **directen Güterverkehr zwischen diesseitigen und Stationen der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn** die Frachtberechnung für Sendungen nach und von der Haltestelle Speck letztgenannter Bahn unter Zugrundelegung der für die nächsthinterliegende Station Schönhagen bestehenden Tarifsätze statt.

Berlin, den 24. Mai 1884. (1307)

Königliche Eisenbahndirection, zugleich Namens der Direction der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn.

Staatsbahn-Verkehr Frankfurt a/M. - Erfurt. Am 1. Mai cr. treten für den directen Güterverkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a/M. einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt, der Gotha-Ohrdrufer, Nordhausen-Erfurter, Saal-, Weimar-Geraer, Werra-Eisenbahn (mit Einschluss von Wernshausen-Schmalkalden), Friedrichrodaer, Hohenebra-Ebeleber, Ilmenau-Grossbreitenbacher und Ruhlaer Eisenbahn, sowie für den Vieh- etc. Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a/M. einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt, der Gotha-Ohrdrufer, Nordhausen-Erfurter, Saal-, Weimar-Geraer und Werra-Eisenbahn (mit Einschluss von Wernshausen-Schmalkalden) andererseits

neue Tarife

in Kraft.

Durch dieselben werden aufgehoben:

die Gütertarife für

1. den Verkehr der Königlich Preussischen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen vom 1. Januar 1881,
2. den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Frankfurt a/M. und Elberfeld vom 1. Februar 1882,
3. den Berlin-Magdeburg-Halle-Casseler Eisenbahnverband vom 1. April 1878,
4. den Mitteldeutschen Eisenbahnverband vom 1. Januar 1881,
5. den Nordostsee-Hannover-Thüringischen Eisenbahnverband vom 1. December 1881,
6. den Localverkehr der Thüringischen und Gotha-Ohrdrufer Eisenbahn vom 1. November 1877,
7. den Verband Thüringischer Eisenbahnen vom 1. September 1878,
8. den Staatsbahnverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld und Berlin vom 1. Mai 1882,
9. den Localverkehr des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt etc. vom 1. April 1883;

die Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren für

1. den Verkehr der Königlich Preussischen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen vom 1. Januar 1880,
2. den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Frankfurt a/M. einerseits und Magdeburg, Hannover, Elberfeld, Köln (rechtsrh.) und Köln (linksrh.) andererseits vom 1. April 1882,
3. den Berlin-Magdeburg-Halle-Casseler Verbandsverkehr vom 1. Mai 1880,
4. den Mitteldeutschen Verbandsverkehr vom 1. März 1880,
5. den Nordostsee-Hannover-Thüringischen Verbandsverkehr vom 20. October 1882,
6. den Verband Thüringischer Eisenbahnen vom 1. April 1880,

nebst sämmtlichen dazu erschienenen Nachträgen, überall jedoch nur insoweit, als die bezeichneten Tarife und Nachträge Bestimmungen für den Güter- bezw. Vieh- etc. Verkehr zwischen denjenigen Stationen enthalten, auf welche die vorliegenden neuen Tarife Anwendung finden.

Vom gleichen Tage ab kommen an Stelle der im Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Magdeburg (Tarif vom 1. Februar 1882) für Station Erfurt, im Mitteldeutschen Verbande (Tarif vom 1. Januar 1881) für Station Elsterwerda der Sächsischen Staatsbahn und für die Stationen Frankfurt a/M., Hanau, Höchst a/M. und Wiesbaden der Hessischen Ludwigsbahn, im Sächsisch-Südwestdeutschen Verbande (Tarif vom 1. Januar 1881) für die Stationen Frankfurt a/M. Ostbahnhof, Hanau, Höchst a/M. und Wiesbaden der Hessischen Ludwigsbahn einerseits und Elsterwerda, Station der Sächsischen Staatsbahn andererseits z. Zt. bestehenden Tarifsätze die entsprechenden Sätze des rubricirten Tarifs durchweg zur Anwendung.

Durch diese Tarifänderungen werden neben vielfachen Frachtermässigungen in einzelnen Fällen auch unerhebliche Frachterhöhungen herbeigeführt.

Letztere treten erst vom 15. Juli d. Js. ab in Kraft.

Exemplare der Tarife sind vom 1. Mai cr. ab durch die Verbandsexpeditionen zum Preise von

Heft 1 zum Gütertarif	1 *M.*	20 *₰*
Heft 2 „ „	1 „	— „
Vieh- etc. Tarif	— „	20 „

pro Stück käuflich zu beziehen.

Erfurt, den 25. Mai 1884. (1308)

Königliche Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung und im Namen der Königlichen Eisenbahndirectionen Frankfurt a/M., Magdeburg, Elberfeld und der Königlichen Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen zu Dresden.

Am 1. n. M. treten zu den vom 1. Mai 1883 ab gültigen Tarifen für den **Güter- bezw. Vieh- etc. Verkehr** zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks

Köln (rechtsrheinisch) einer- und Stationen der **Oldenburgischen Staatseisenbahnen** andererseits die Nachträge IV in Kraft, enthaltend — neben sonstigen Aenderungen und Ergänzungen — Entfernungen und Tarifsätze für die neu aufgenommenen Stationen der Westerwaldbahn, sowie für die neu eröffnete Station Rheinbrohl des Eisenbahn - Directionsbezirks Köln (rechtsrh.) und für die Relationen Halen-Nortrup und Huntlosen- bezw. Sandkrug-Lengerich, ferner anderweite, theilweise erhöhte Tarifsätze für die Station Wetzlar des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrh.), sowie Ausnahmetarifsätze für Eisenerz etc. im Verkehr mit verschiedenen anderen Stationen dieses Bezirks.

Die erhöhten Sätze für Wetzlar erhalten erst am 15. Juli d. J., die Sätze für Hachenburg, Hattert, Ingelbach und Marienrachdorf an dem noch bekannt zu machenden Tage der Betriebseröffnung auf diesen Stationen Gültigkeit.

Näheres ist auf den Verbandsstationen, von welchen auch Exemplare der Nachträge käuflich zu beziehen sind, zu erfahren.

Oldenburg, 1884 Mai 24. (1309 B & W)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Eisenbahn-Direction.

Pfälzische Eisenbahnen. Um 1. Juni l. J. gelangt Nachtrag II zum Tarife vom 1. September 1882 für den **Oberhessisch-Pfälzischen Güterverkehr**, enthaltend Entfernungen für die Station Kaiserslautern Westbahnhof, zur Einführung.

Ludwigshafen a/Rh., 26. Mai 1884.
Die Direction.
Lavale (1310)

Die **Ausnahme - Frachtsätze für Steinkohlen,** welche in Sendungen von mindestens 50 000 kg von Rheinisch-Westfälischen Stationen **nach Cuxhaven** auf Grund des bezüglichen Ausnahme-Tarifs vom 1. Juli 1882 nebst Nachträgen befördert werden und deren Ausfuhr nach ausserdeutschen Häfen unter den bei den Güterexpeditionen sowie in unserem Verkehrsbureau hierselbst zu erfahrenden Bedingungen und Controlvorschriften nachgewiesen wird, werden vom 1. Juni d. J. ab im Wege der Rückerstattung um 8 ℳ pro 10 000 kg ermässigt.

Köln, den 26. Mai 1884. (1311)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Am 15. Juni cr. tritt zu dem für die **Niederländisch-** resp. **Deutsch-Oesterreichisch - Ungarischen Verbände** giltigen Theil I für die Hafenverkehre, bezw. zu Theil I für die Binnenverkehre je ein Nachtrag II in Kraft, wovon Exemplare durch die betheiligten Bahnverwaltungen zu beziehen sind.

Die mit Einführung dieser Nachträge verbundenen Frachterhöhungen treten erst am 15. Juli cr. in Wirksamkeit.

Dresden, am 26. Mai 1884. (1312)
Königliche General-Direction der Sächsischen Staats-Eisenbahnen,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli cr. gelangt zum Tarifheft 2 des **Galizisch-Norddeutschen Getreide-Verkehrs** der VI. Nachtrag zur Einführung, welcher ausser bereits publizirten Massnahmen die Aufnahme der Stationen Laurahütte und Pless des Eisenbahndirectionsbezirks Breslau mit directen Frachtsätzen für Getreide etc. und für Kleie etc., sowie erhöhte, vom 15. Juli ab giltige Frachtsätze für Kleie Russischer Provenienz ab Podwoloczyska nach den an der Strecke Neisse-Frankenstein und südlich davon gelegenen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Breslau enthält.

Breslau, den 29. Mai 1884. (1313)
Königl. Eisenbahn-Direction,
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Elbumschlags - Verkehr Riesa - Elbkai-Nordwest-Böhmen. An Stelle des seit 10/20. August 1881 giltigen Uebernahmetarifs für den Güterverkehr zwischen Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn einerseits und Riesa-Elbkai andererseits gelangt mit Giltigkeit vom 15. Juni 1884 ab ein neuer Tarif zur Ausgabe, welcher bei den betheiligten Stationen zu erlangen ist.

Dresden, am 27. Mai 1884. (1314)
Königliche General - Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Zum **Hanseatisch-Ostdeutschen Verbandsgütertarif** werden am 1. Juni cr. die Nachträge II zu allen Tarifheften ausgegeben. Durch dieselben kommen neben Aenderungen und Ergänzungen der Nomenclatur einiger Ausnahmetarife neue directe Frachtsätze für die Stationen der Strecken Zollbrück - Barnow, Allenstein - Ortelsburg etc. des Directionsbezirks Bromberg, Bergen a/R. des Directionsbezirks Berlin, auch für Falkenberg i. d. M. und Biesenthal mit Mecklenburgischen Stationen und in den Relationen Kamenz i/S.-Schwerin und Hoppenrade (Güstrow-Plauer Bahn)-Berlin Stettiner und Nordbahnhof, sowie für die Stationen Heidersdorf und Bernstadt des Directionsbezirks Breslau zur Einführung. Ausserdem enthalten die Nachträge ermässigte Frachtsätze für Waren (M. F. F. E.), Tarifbestimmungen wegen Aufhebung der bisherigen Verkehrsbeschränkungen für Niederschönweide (Johannisthal) und Altwasser, mehrere Entfernungs-Aenderungen für Buchholz, Hamburg, Lüneburg, Wittenberge und Lübeck im Verkehr mit Stationen des Directionsbezirks Erfurt und die bereits anderweit publicirte Aufhebung directer Frachtsätze für Spandau B. H. und für Görlitz Vorbahnhof.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandstationen und die Auskunftsbureaus der Preuss. Staatseisenbahn - Verwaltung in Berlin und Hamburg.

Berlin, den 28. Mai 1884.
Königliche Eisenbahn - Direction, als geschäftsführende Verwaltung. (1315)

Vom 1. August a. cr. ab gelangt im diesseitigen Localverkehr bei der **Ueberladung von Gütern auf dem Wasserumschlagsplatz Königs-Wusterhausen** für die Benutzung des Verbindungsgleises und der Schurranlagen daselbst eine Gebühr von 0,75 ℳ pro Eisenbahnwagen, und für die Benutzung des Ladekrahns am Verbindungsgleise zum Friedrich Wilhelms-Canal in Finkenheerd die tarifmässige Krahngebühr zur Erhebung.

Berlin, den 28. Mai 1884. (1316)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Berlin - Hamburger Eisenbahn. Die im Tarifheft 2 für den **Hanseatisch - Ostdeutschen Verbandsverkehr** enthaltenen directen Frachtsätze zwischen Spandau B. H. einerseits und den Stationen Cottbus, Guben, Hohenbocka B. G., Kohlfurt, Peitz C. Gr., Ruhland und Sorau des Directionsbezirks Berlin andererseits treten mit Ende Juli cr. ausser Kraft.

Berlin, den 26. Mai 1884. (1317)
Direction,
Namens der Verbands-Verwaltungen.

K. K. priv. Süd - Norddeutsche Verbindungsbahn. Mit dem 15. Juni l. J. tritt für den Sächsisch-Thüringischen Eisenbahnverband ein neuer Tarif in Kraft, in welchem Frachtsätze für die diesseitige Station Reichenberg, sowie für Stationen der Königl. Sächsischen Staatsbahnen einerseits und Stationen des Königl. Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt (westlich, beziehungsweise südlich von Halle und Leipzig inclusive Leipzig Th. Bhf.) andererseits enthalten sind. — Durch diesen Tarif werden diverse Verbandtarife zur Aufhebung gebracht, welche auf Seite 2 des neuen Tarifes aufgeführt erscheinen. Exemplare des neuen Tarifes erliegen in der Station Reichenberg sowie bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit.

Wien, am 23. Mai 1884. (1318)
Die Direction.

Rumänische Eisenbahnen. Am 1. Juni l. J. tritt Nachtrag VII zum Local-Gütertarif (Theil II) — Preis 15 Centimes —, Nachtrag III zum Tarif der Linie Buzeu-Marasesci, Nachtrag VI von Stationen der Linie Ploesci-Predeal und Nachtrag II von Stationen der Linie Bucuresci-Giurgiu in Kraft. (1319)

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Verband Thüringischer Bahnen. Zum Tarif für den Personenverkehr im Verbande Thüringischer Bahnen tritt mit dem 1. Juni cr. der Nachtrag XI in Kraft Derselbe enthält: neue Tarifsätze für den Localverkehr der Weimar-Geraer Bahn, ferner Beförderungspreise für Hunde und endlich neue Retour-Billettaxen für den Verkehr mit Eisenberg.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Expeditionen.

Erfurt, den 26. Mai 1884. (1320)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

IV. Eisenbahn-Effectenverkehr.

Eutin-Lübecker Eisenbahn-Gesellschaft. Die laut Beschluss der Generalversammlung d. d. Eutin den 24. d. Mts. auf 6,00 ℳ pro Actie festgesetzte Dividende pro 1883 für die Actien Litr. A. kommt in der Zeit vom 1.—30. Juni d. J. bei dem Bankhause Louis Kuczynski in Berlin, bei der Oldenburgischen Landesbank in Oldenburg, bei dem Bankhause von Erlanger & Söhne in Frankfurt a/Main und ausserdem vom 1. Juni cr. an bei der Lübecker Bank in Lübeck in den üblichen Cassenstunden kostenfrei zur Auszahlung.

Eutin, den 24. Mai 1884. (1321 H&V)
Der Verwaltungsrath.

V. Submissionen.

Eisenbahn-Directionsbezirk Berlin. Die Lieferung von ca. 17 600 kg gusseisernen Normal-Muffenröhren und Façonstücken zur Wasserleitung auf dem Central-Güterbahnhofe in Stettin soll in Submission vergeben werden und sind versiegelte Offerten mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 4. Juni 1884, Nachmittags 6 Uhr an uns einzureichen. Bedingungen und Offerten-Formulare sind gegen franco Einsendung von 1 ℳ vom Secretariat I zu beziehen, liegen auch im Bureau des Berliner Baumarkt, des Deutschen Submissions-Anzeigers und der Submissions-Zeitung Cyklop zur Einsicht aus. Die Eröffnung der Offerten erfolgt am 5. Juni cr., Vorm. 11 Uhr.

Stettin, den 20. Mai 1884. (1322 J)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt
Berlin-Stettin.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 24 000 Unterlagsplatten für Schienen soll vergeben werden. Offerten, versiegelt und mit bezüglicher Aufschrift

versehen, sind bis zum 4. Juni d. J. bei uns einzureichen.

Die Bedingungen können durch unsere Kanzlei gegen franco Einsendung von 50 ₰ pro Exemplar bezogen werden.

Giessen, den 21. Mai 1884. (1323)

Grossherzogliche Direction.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von Schraubenkuppelungen, Federstahl, Faconeisen und Zughaken soll vergeben werden. Offerten sind bis zum 4. Juni d. J. hier einzureichen. Bedingungen können durch unsere Kanzlei gegen franco Einsendung von 20 ₰ pro Exemplar bezogen werden.

Giessen, den 21. Mai 1884. (1324)

Grossherzogliche Direction.

Eisenberg-Crossener Eisenbahn.

210 Stück imprägnirte kieferne Eisenbahnschwellen,

100 Stück desgl. Weichenhölzer von zus. 314,2 m Länge, sowie

820 Stück eiserne Unterlagsplatten

sollen im Wege der Submission beschafft werden.

Die Lieferungsbedingungen sind von dem Unterzeichneten zu beziehen, bei demselben auch die Offerten bis zum

15. Juni 1884

einzureichen.

Roda i/Sachs.-Altenburg, am 27. Mai 1884.

Der Controlingenieur

Schierholz, (1325)

Herzogl. Bauinspector.

Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt. Die Lieferung und Aufstellung von 2 Central-Weichen- und Signal-Stellapparaten auf den Bahnhöfen Gotha und Röderau soll im Submissionswege vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingungen werden gegen franco Einsendung von 5 ℳ und 50 ₰ Porto durch den Bureauvorsteher, Eisenbahnsecretär Boye, portofrei abgegeben.

Offerten sind an das unterzeichnete Bureau, Neuegasse 29/33, bis zu dem am

Freitag, den 20. Juni d. J.

Mittags 12 Uhr

anstehenden Termine portofrei einzureichen.

Erfurt, den 28. Mai 1884. (1326)

Maschinentechnisches Bureau.

Königliche Eisenbahndirection Erfurt. Submission. Die Herstellung, Anlieferung und Aufstellung der eisernen Ueberbauten (ca. 4 m Stützweite) für zwei Gleise einer schiefen Eisenbahnbrücke von einer Oeffnung in Stat. 383 zwischen Beiseförth und Altmorschen soll verdungen werden.

Die Bedingungen, Gewichtsberechnung und Zeichnungen sind in unserem Bureau, Gartenstrasse 1, einzusehen, auch, soweit der Vorrath reicht, gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 2 ℳ von uns zu beziehen.

Versiegelte Offerten unter der Aufschrift

„Offerte auf Herstellung etc. des Ueberbaues einer schiefen Eisenbahnbrücke in Stat. 383"

sind bis 12. Juni cr. Vormittags 11 Uhr an uns einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung derselben erfolgen wird.

Erfurt, den 24. Mai 1884. (1327)

Bautechnisches Bureau.

Kistenmacher.

VI. Verkauf von Altmaterialien.

Submission von alten Werkstatts-Materialien. Die in den Haupt-Werkstätten Buckau, Stendal, Halberstadt, Potsdam und Berlin angesammelten alten Werkstatts-Materialien als Kupfer, Eisen, Stahl, Schienenenden, Weichenzungen, Roth- und Weissguss, Messing, Zink, Tuch-, Plüsch- etc. Abfälle, Glas, Gummi, sowie eine Parthie alter Fässer, Schleifsteine und Coupélaternen sollen im Wege öffentlicher Licitation verkauft werden.

Die Bedingungen und Bestands-Nachweisung liegen im diesseitigen Materialienbureau, Fürstenwallstrasse No. 10 hierselbst, zur Einsicht aus, können auch von dem genannten Bureau gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ bezogen werden.

Die Offerten sind mit der Aufschrift „Offerte auf alte Werkstatts-Materialien" versehen, frankirt und verschlossen bis spätestens zum

Submissionstermin am 4. Juni cr., Vormittags 10 Uhr

an das Materialienbureau einzusenden.

Magdeburg, den 19. Mai 1884. (1328)

Königliche Eisenbahndirection.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 44. Zeitung des Vereins 1884.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 7. Juni 1884.

Zur Braunschweigischen Eisenbahnangelegenheit.

Es liegt jetzt die der Landesversammlung zugegangene Vorlage der Braunschweigischen Staatsregierung, die Eisenbahnfrage betreffend, im Druck vor. Wir theilen im Folgenden, nach dem „Br. T.", ausführlich das Wesentlichste derselben mit. Es heisst darin:

„Mit Rücksicht auf den Umstand, dass die Verhandlungen mit Preussen mehrere von einander zu unterscheidende Gegenstände umfassten, sind der besseren Uebersichtlichkeit wegen vier verschiedene, jedoch ein Ganzes bildende Verträge vorbehältlich landesherrlicher Genehmigung verabredet, nämlich:

A. ein Vertrag, betr. das Braunschweigische Eisenbahn-Unternehmen;
B. ein Vertrag, betr. die anderweitige Regelung der die beiderseitigen Gebiete berührenden Eisenbahnen;
C. ein Vertrag wegen Herstellung einer Eisenbahn von Blankenburg über Elbingerode nach Tanne und von Braunschweig über Derneburg nach Seesen, sowie
D. ein Vertrag wegen Herstellung einer Eisenbahn von Braunschweig nach Gifhorn.

Dagegen hat es bislang nicht gelingen wollen, über die von den Unternehmern der Braunschweig-Derneburg-Seesener Bahn mit projectirte, das Preussische Gebiet gleichfalls berührende Bahn von Helmstedt nach Oebisfelde eine Vereinbarung zu erzielen. Da die Verträge C und D sich nur auf die zwischen den beiderseitigen Regierungen über die Herstellung und den Betrieb der darin bezeichneten Bahnen zu treffenden Vereinbarungen beziehen, auch für die in dem Vertrage C bezeichneten Bahnen weitere diesseits zu leistende Staatsmittel nicht in Anspruch genommen werden, als von der geehrten Landesversammlung bereits laut der oben gedachten Schreiben vom 14. und resp. 17. März vorigen Jahres zur Disposition gestellt sind, während die im Vertrage D gedachte Bahn Braunschweig-Gifhorn demnächst von der Preussischen Regierung ohne diesseitigen Zuschuss auszuführen sein würde, so wird es zu der demnächst eventuellen Ratification der beiden Verträge C und D einer Zustimmung der Landesversammlung verfassungsmässig nicht bedürfen, wogegen dieselbe allerdings nach ihrer Ratification laut § 8 der neuen Landschaftsordnung der Landesversammlung zur Kenntnissnahme vorzulegen sind. Anders verhält es sich aber mit den Verträgen A und B, die sich auf das bestehende Braunschweigische Eisenbahnunternehmen beziehen.

Zur Erläuterung und Motivirung dieser beiden Verträge wird Nachstehendes angeführt. Durch die seit einigen Jahren erfolgte Verstaatlichung des Berlin-Potsdam-Magdeburger und des Bergisch-Märkischen Eisenbahnunternehmens sind, wie der geehrten Landesversammlung nicht unbekannt geblieben sein wird, nicht allein die nach § 16 des Statuts der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft den vorgenannten beiden Eisenbahnunternehmen zustehenden Actienbetheiligungen an dem Braunschweigischen Unternehmen zu je 4 000 000 Thlr. (12 000 000 *M.*) in den Besitz des Preussischen Staates gelangt, sondern derselbe hat auch die freie Disposition über die noch übrigen 4 000 000 Thlr. (12 000 000 *M.*) Actien des Braunschweig. Unternehmens, welche bereits nach der Begründung des letzteren seitens der Berlin-Potsdam-Magdeburger und der Bergisch-Märkischen Gesellschaft von der ursprünglichen Besitzerin, der Darmstädter Bank, zu gleichen Theilen erworben waren, erlangt. Dessenungeachtet besteht aber das Braunschweigische Eisenbahnunternehmen formell noch immer als Actiengesellschaft fort. Es wird keiner weiteren Ausführung bedürfen, dass dieses formell noch fortbestehende Verhältniss mannigfachen Bedenken unterliegt und dass dasselbe weder den Interessen des Preussischen Staates noch auch denen des Braunschweigischen Unternehmens selbst entspricht. Aber auch der Braunschweigische Staat hat, ganz abgesehen von dem nahe liegenden Interesse, welches er aus volkswirthschaftlichen Gründen an der Lebensfähigkeit und dem Gedeihen des Braunschweigischen Eisenbahnunternehmens zu nehmen hat, insofern ein besonderes Interesse an der Beseitigung des z. Z. noch bestehenden eigenthümlichen Verhältnisses und an dessen anderweite Gestaltung, als das formell noch als selbstständige Actiengesellschaft fortbestehende Braunschweigische Eisenbahnunternehmen gegenwärtig nach der Verstaatlichung der beiden in enger Verbindung mit demselben stehenden Preussischen Privateisenbahn-Unternehmungen thatsächlich in den wesentlichsten Dingen und namentlich bezüglich des gesammten durchgehenden Verkehres in eine ungleich grössere Abhängigkeit gerathen ist, als dies früher der Fall war, dass dadurch aber möglicherweise die Rentabilität des Unternehmens, bei welcher der Braunschweigische Staat wegen seiner von demselben noch für 49 Jahre zu beziehenden Annuität von 875 000 Thalern = 2 625 000 *M.* auf das Wesentlichste interessirt ist, in bedenklicher Art gefährdet

werden könnte. Aus den im Vorstehenden kurz hervorgehobenen Gründen hat die Herzogliche Landesregierung geglaubt, dem Uebergange des Braunschweigischen Eisenbahnunternehmens auf den Preussischen Staat, wenn dabei die diesseitigen Interessen genügend gewahrt werden, principiell um so weniger entgegentreten zu sollen, als bei den eingeleiteten Verhandlungen über die Herstellung der das Preussische Gebiet berührenden Secundärbahnen Preussischerseits von vorn herein das entschiedenste Gewicht auf die diesseitige Zustimmung zu dem Uebergange des Braunschweigischen Eisenbahnunternehmens auf den Preussischen Staat gelegt wurde. Der anliegende Vertrag A enthält nun die bezüglich solchen Ueberganges getroffenen Vereinbarungen. Der Artikel I dieses Vertrages enthält zunächst zur Beseitigung der in dieser Beziehung möglichen Zweifel das Anerkenntniss der Braunschweigischen Regierung, dass die früher der Berlin-Potsdam-Magdeburger und der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft nach § 16 des Statuts der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft zuständige Actienbetheiligung mit allen statutmässigen Rechten auf den Preussischen Staat übergehe, zugleich aber erklärt die diesseitige Regierung sich mit der demnächstigen Auflösung der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft einverstanden. Als die wichtigsten der im diesseitigen Interesse zu treffenden Bestimmungen musste von vornherein die angesehen werden, dass die Annuität, welche der Braunschweigische Staat noch lange Jahre von der hiesigen Eisenbahngesellschaft zu beziehen hat, völlig sichergestellt werde. Besonders wichtig im diesseitigen Interesse ist noch die Bestimmung im Artikel V, wonach die Preussische Regierung zur Beseitigung jeden Zweifels in dieser Beziehung ausdrücklich die Verpflichtung übernommen hat, die Bahn von Braunschweig nach Hildesheim baldmöglichst herzustellen und in Betrieb zu nehmen.

Nach dem Artikel VI des Vertrages wird die Königlich Preussische Regierung das gesammte Beamten- und Dienstpersonal der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft auf den Preussischen Staat übernehmen und die mit diesem Personale zur Zeit des Ueberganges bestehenden Verträge erfüllen. Abgesehen von dieser, die Interessen des gedachten Personals im Wesentlichen sicherstellenden Bestimmungen haben aber die Preussischen Commissarien auch noch folgende Erklärungen, die durch das bei Abschluss der Verträge aufzunehmende Schlussprotocoll demnächst zu constatiren sein werden, abgegeben: 1. Die Königlich Preussische Regierung wird denjenigen Beamten der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft, welche früher im Herzoglich Braunschweigischen Staatsdienste gestanden haben und nach Auflösung der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft in den Königlich Preussischen Staatsdienst übernommen werden, die im Braunschweigischen Staatsdienste und im Dienste der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft zurückgelegte Dienstzeit für den Fall der Pensionirung in Anrechnung bringen. 2. In das behufs Genehmigung des Vertrages A der Preussischen Landesvertretung vorzulegende Gesetz wird eine Bestimmung aufgenommen werden, wonach auf die Mitglieder der bei der Braunschweigischen Eisenbahn bestehenden Beamten-Pensionscasse und auf die in den Dienst der Preussischen Staatseisenbahnverwaltung übertretenden Mitglieder der Braunschweigischen Beamten-Wittwen- und Waisenversorgungsanstalt die Bestimmungen im ersten Absatze des § 23 des Preussischen Gesetzes, betr. die Fürsorge für die Wittwen und Waisen der unmittelbaren Staatsbeamten vom 20. Mai 1882, sinngemässe Anwendung finden.

Beide vorstehende Erklärungen resp. Zusicherungen sind im Interesse der Braunschweigischen Eisenbahnbeamten von besonderer Wichtigkeit, indem zunächst durch die Erklärung unter 1 bezüglich der daselbst näher bezeichneten Beamten der nach den Preussischen Bestimmungen bestehende Zweifel, ob und in wie weit ihnen bei ihrer etwaigen Pensionirung ihre frühere Dienstzeit anzurechnen sei, beseitigt wird. Durch die Zusicherung unter 2 aber würde es erreicht werden, dass die betreffenden Beamten in Abweichung von den sonst bestehenden Preussischen Gesetzesvorschriften nicht genöthigt wären, doppelte Beiträge zu entrichten. Diejenigen Braunschweigischen Eisenbahnbeamten, die gegenwärtig Mitglieder der bei der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft bestehenden Pensionscasse resp. Mitglieder der Braunschweigischen Beamten-Wittwen- und Waisenversorgungsanstalt sind, würden einfach auch ferner Mitglieder dieser Institute, wie bisher, bleiben, was namentlich bezüglich der Mitglieder der zuletzt genannten Anstalt nach § 32 des Gesetzes No. 30 vom 22. März 1876, die Verhältnisse der Beamten-Wittwen- und Waisenversorgungsanstalt betreffend, vollkommen zulässig erscheint.

II. Der Vertrag B, die anderweite Regelung der Verhältnisse der die beiderseitigen Gebiete berührenden Eisenbahnen betreffend, bezieht sich in den Artikeln I bis VI inclusive auf diejenigen im diesseitigen Gebiete belegenen Eisenbahnstrecken, welche früher von der Magdeburg-Halberstädter, der Hannover-Altenbekener, der Berlin-Potsdam-Magdeburger und der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft erbaut, durch die Verstaatlichung dieser Gesellschaften aber in den Besitz des Preussischen Staates übergegangen sind. . . . . — Der Artikel VI dieses Vertrages enthält die an sich vielleicht selbstverständliche, immerhin aber in dem diesseitigen Landesinteresse werthvolle Zusicherung der Königlich Preussischen Regierung, dass sie bei der Verwaltung der Braunschweigischen Bahnstrecken die verkehrs- und volkswirthschaftlichen Interessen des Herzogthums in gleichem Masse berücksichtigen werde, wie die entsprechenden Interessen der Preussischen Landestheile, und dass sie weder im Personennoch im Güterverkehr einen Unterschied zwischen den beiderseitigen Staatsangehörigen machen werde. — Nachdem noch die folgenden Artikel kurz motivirt werden, heisst es dann weiter: Indem wir hiernach an die geehrte Landesversammlung das ergebene Ersuchen richten, zu den mit der Königlich Preussischen Regierung abzuschliessenden beiden Verträgen: A., betreffend das Braunschweigische Eisenbahnunternehmen, und B., betreffend die anderweite Regelung der Verhältnisse der die beiderseitigen Gebiete berührenden Eisenbahnen, die erforderliche Zustimmung gefälligst ertheilen zu wollen, unterlassen wir nicht, zur Klarlegung der gesammten Sachlage nachfolgende ganz ergebene Bemerkungen hinzuzufügen: 1. Auch die Königlich Preussische Regierung bedarf zu dem förmlichen Uebergange und dem Eigenthumserwerbe des Braunschweigischen Eisenbahnunternehmens auf resp. für den Preussischen Staat, also namentlich zu dem definitiven Abschlusse des Vertrages A der vorherigen Zustimmung der Preussischen Landesvertretung. Bei der in der Natur der in Betracht kommenden Verhältnisse liegenden Schwierigkeit der Verhandlungen ist es nun nicht möglich gewesen, die letzteren so zu fördern, dass deren Resultat noch dem diesjährigen, inzwischen bereits geschlossenen Preussischen Landtage hätte vorgelegt werden können. Dagegen wird der Unterzeichnung der verabredeten Verträge seitens der beiderseitigen Bevollmächtigten, selbstverständlich unter Vorbehalt der erforderlichen landesherrlichen Ratification bezw. der Zustimmung der beiderseitigen Landesvertretungen ein Hinderniss nicht weiter entgegenstehen; dieselbe wird daher voraussichtlich binnen Kurzem erfolgen, worauf die Königlich Preussische Regierung nicht unterlassen wird, der dortseitigen Landesvertretung bei ihrem demnächstigen Zusammentritte eine entsprechende Vorlage zu machen. 2. Dagegen erscheint es dringend erforderlich, dass die geehrte Landesversammlung in der Voraussetzung, dass auch die Preussische Zustimmung demnächst erfolgen werde, ihre Zustimmung zu dem Abschlusse der Verträge A und B schon jetzt ertheilt. Diesseits kommt nämlich jetzt Alles darauf an, dass die Unternehmer sowohl der Blankenburg-Elbingerode-Tanner Bahn, als der Braunschweig-Derneburg-Seesener Bahn in kurzer Frist auch von Preussischer Seite die Zusicherung erhalten, dass ihnen die Concession zum Bau und Betriebe der betreffenden Bahnen, soweit dieselben auf Preussischem Gebiete liegen, demnächst unter den sonst üblichen Bedingungen ertheilt werden solle. Die Ertheilung dieser Zusicherung ist aber wieder davon abhängig, dass die Verträge A und B die diesseitige Zustimmung erhalten. Sobald letztere erfolgt sein wird, wird auch die Königlich Preussische Regierung kein Bedenken tragen, den betreffenden Unternehmern die vorerwähnte Zusicherung ihrer Concessionirung für das Preussische Gebiet zu ertheilen. 3. Inhalts des Schreibens vom 17. März v. J. hat die geehrte Landesversammlung auch zu dem Baue und Betriebe einer Secundärbahn von Helmstedt über Weferlingen nach Oebisfelde eine Subvention von 10 000 *M.* pro Kilometer bewilligt. Da diese Bahn sowohl bei Weferlingen, als vor Oebisfelde das Königlich Preussische Gebiet berühren würde, so sind selbstverständlich die commissarischen Verhandlungen mit Preussen auch auf diese Bahn mit erstreckt, haben aber, wie schon oben vorläufig bemerkt ist, zu einem den diesseitigen Anträgen entsprechenden Resultate nicht geführt, indem Preussischerseits erklärt wurde, dass die hierbei in Betracht kommenden Verhältnisse dortseits überall noch nicht geprüft seien, und dass deshalb die Frage wegen dieser Bahn von den gegenwärtigen Verhandlungen auszuschliessen sei. Nachdem hiervon den Bahnunternehmern die nach der Lage der Sache nothwendige Mittheilung gemacht war, haben dieselben sich bereit erklärt, statt der Bahn von Helmstedt über Weferlingen nach Oebisfelde eine vollständig innerhalb des diesseitigen Gebiets liegende Bahn von Helmstedt über Barmke, Grasleben, Querenhorst, Rickensdorf, Bahrdorf und Velpke nach Vorsfelde zur Verbindung mit der Berlin-Lehrter Bahn zu erbauen, falls ihnen für diese neue Bahn, welche den localen Interessen des diesseitigen Kreises Helmstedt mindestens in demselben Grade, wie die Bahn Helmstedt-Weferlingen-Oebisfelde, entspreche und etwa die gleiche Länge wie diese habe, gleichfalls eine Subvention von 10 000 *M.* pro Kilometer bewilligt werde. In der vorläufigen Voraussetzung, dass die geehrte Landesversammlung unter den vorliegenden Umständen bereit sein werde, für die Bahn von Helmstedt nach Vorsfelde die gleiche Subvention von 10 000 *M.* pro Kilometer zu bewilligen, wie für die Bahn von Helmstedt nach Oebisfelde, ist bei den stattgehabten Verhandlungen von den diesseitigen Commissaren geltend gemacht, dass, wenn Preussischerseits nicht in den Bau einer Bahn von Helmstedt nach Oebisfelde concedirt werde, alsdann diesseits die Herstellung der in ihrer ganzen Ausdehnung lediglich innerhalb

des diesseitigen Gebietes liegenden Bahn von Helmstedt nach Vorsfelde, zu deren Concessionirung und Ausführung es einer vorgängigen Vereinbarung mit der Königlich Preussischen Regierung nicht bedürfe, im Interesse der betreffenden diesseitigen Landestheile ins Auge zu fassen sein werde. Bei den weiteren Verhandlungen hierüber war dann mit Rücksicht auf den Umstand, dass nach § 18 des Eisenbahn-Verkaufsvertrages vom 8. März 1870 der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft für neue im Anschlusse an die bestehenden Braunschweigischen Bahnen zur Ausführung kommende Bahnanlagen ein Vorconcessionsrecht eingeräumt ist, die Erörterung der Frage nicht zu umgehen, ob von Seiten der Königlich Preussischen Regierung bezüglich einer Bahn von Helmstedt nach Vorsfelde ein solches Vorconcessionsrecht für die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft in Anspruch genommen werde. Hierbei waren die diesseitigen Commissare von der Ansicht ausgegangen, dass im vorliegenden Falle ein solches Vorzugsrecht nicht in Anspruch genommen werden könne, indem mit Rücksicht auf die bei Helmstedt obwaltenden localen Verhältnisse in Uebereinstimmung mit den Wünschen der Stadt Helmstedt beabsichtigt werde, die neue Bahn auf einem besonderen, an der Nordseite der Stadt Helmstedt neu anzulegenden Bahnhofe beginnen zu lassen, und von da weiter in nördlicher Richtung nach Vorsfelde fortzuführen, hiernach aber die neue Bahn, wenngleich die Herstellung einer Gleisverbindung zwischen den beiden selbstständigen Bahnhöfen demnächst nicht ausbleiben werde, nicht in unmittelbaren Anschluss an die bestehende Braunschweigische Bahn zur Ausführung komme. Es könne daher hier auch nur für die zwischen den beiden selbstständigen Bahnhöfen herzustellende Gleisverbindung ein Vorconcessionsrecht in Anspruch genommen werden. Die Königlich Preussische Regierung ist dagegen der bestimmten Ansicht, dass der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft das Vorconcessionsrecht nicht blos für die fragliche Gleisverbindung zwischen den beiden Bahnhöfen, sondern für die ganze Bahn von dem jetzigen Helmstedter Bahnhofe bis Vorsfelde zustehe. Da an eine rechtsbeständige Austragung dieser bisher bestehen gebliebenen Differenz unter den hier obwaltenden Verhältnissen wohl nicht wird gedacht werden können, so wird unsres Erachtens, um auch in der in Rede stehenden Angelegenheit, und zwar unter Vermeidung aller etwaigen Verwicklungen weiter zu kommen, nichts Anderes übrig bleiben, als dass zunächst die geehrte Landesversammlung Entschliessung darüber fasst, ob sie eine gleiche staatliche Subvention, wie sie eine solche für eine Secundärbahn von Helmstedt nach Oebisfelde mit 10 000 ℳ pro Kilometer zufolge Schreibens vom 17. März v. J. bewilligt hat, nunmehr für die Secundärbahn Helmstedt-Vorsfelde gleichfalls mit 10 000 ℳ pro Kilometer bewilligen wolle, und dass, nachdem dies geschehen, alsdann der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft bezw. der Preussischen Regierung vor definitiver Concessionirung der jetzigen Unternehmer dieser Bahn Gelegenheit gegeben werde, von dem mehrgedachten Vorconcessionsrechte Gebrauch zu machen. Unter diesen Umständen und da wir des Dafürhaltens sind, dass auch die Herstellung einer Bahn von Helmstedt nach Vorsfelde zur Hebung des Wohlstandes der betreffenden diesseitigen Landestheile wesentlich beitragen werde, richten wir an die geehrte Landesversammlung schliesslich das ergebene Ersuchen, nunmehr unter Zurückziehung der zufolge Schreibens vom 17. März v. J. für eine Eisenbahn von Helmstedt nach Oebisfelde bewilligten Staatssubvention für eine von Helmstedt nach Vorsfelde innerhalb des Braunschweigischen Gebietes zu erbauende normalspurige Secundärbahn eine Staatssubvention von 10 000 ℳ pro Kilometer bewilligen zu wollen.

Der Entwurf (A) eines Staatsvertrages zwischen Preussen und Braunschweig, betreffend das Braunschweigische Eisenbahnunternehmen, hat folgenden Wortlaut:

Se. Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preussen und Se. Hoheit der Herzog von Braunschweig und Lüneburg haben zum Zweck einer Vereinbarung über die Verhältnisse des Braunschweigischen Eisenbahnunternehmens zu Bevollmächtigten ernannt: Se. Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preussen: . . . Se. Hoheit der Herzog von Braunschweig und Lüneburg: . . . welche unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Ratification nachstehenden Vertrag abgeschlossen haben: Artikel I. Die Herzoglich Braunschweigische Regierung erkennt an, dass die der Berlin-Potsdam-Magdeburger und der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft nach § 16 des Statuts der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft zustehende Actienbetheiligung an dem Braunschweigischen Eisenbahnunternehmen mit allen mit dieser Actienbetheiligung statutenmässig verbundenen Rechten dem Preussischen Staate zusteht, und erklärt sich damit einverstanden, dass die Auflösung der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft herbeigeführt wird und die Verwaltung und der Betrieb des Braunschweigischen Eisenbahnunternehmens auf den Preussischen Staat übergehen. Die Königlich Preussische Regierung übernimmt für den Fall der Auflösung der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft die sämmtlichen Prioritätsanleihen sowie alle sonstigen Schulden der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft als Selbstschuldnerin und verpflichtet sich insbesondere die in Gemässheit des zwischen der Herzoglich Braunschweigischen Regierung und der Bank für Handel und Industrie zu Darmstadt wegen des Verkaufs der Braunschweigischen Staatsbahnen unter dem 8. März 1870 abgeschlossenen Vertrages und des Statuts der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft seitens der letzteren an die Herzoglich Braunschweigische Regierung vom 1. Januar 1869 ab auf die Dauer von 64 Jahren zu entrichtende Annuität von jährlich 875 000 Thalern (2 625 000 Mark) in den festgesetzten Raten an die von der Herzoglichen Regierung zur Erhebung bestimmte Casse pünktlich zu zahlen. Die Herzoglich Braunschweigische Regierung nimmt für den Fall der Auflösung der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft den Preussischen Staat als neuen Annuitätsschuldner an und verzichtet darauf, wegen Befriedigung ihrer Ansprüche aus der Annuitätsschuld der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft die Liquidationsmasse derselben in Anspruch zu nehmen. — Artikel II. Für die Verhandlungen, welche zum Erwerb und zur Uebertragung des im Herzoglich Braunschweigischen Staatsgebiete befindlichen Eigenthums, insbesondere des Grundeigenthums der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft auf den Preussischen Staat erforderlich sind, namentlich auch für die Auflassung in den Grundbüchern sind nur die Auslagen der Gerichte zu erstatten und tritt nur im Uebrigen Freiheit von Stempel- und Gerichtsgebühren, sowie Veränderungssteuern ein. — Artikel III. Die Herzoglich Braunschweigische Regierung nimmt ein Recht auf den Erwerb der Braunschweigischen Eisenbahn oder irgend eines Theiles derselben nicht in Anspruch und verzichtet insbesondere auf das ihr statutenmässig zustehende Rückkaufsrecht — Artikel IV. Die der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft statutenmässig zustehenden, sowie die derselben in dem Vertrage zwischen der Herzoglich Braunschweigischen Regierung und der Bank für Handel und Industrie eingeräumten Rechte gehen ebenso wie die der Gesellschaft obliegenden Verpflichtungen, soweit letztere privatrechtlicher Natur sind, im Falle der Auflösung der Gesellschaft auf die Königlich Preussische Regierung über. — Artikel V. Die Königlich Preussische Regierung wird im Falle des Uebergangs der Braunschweigischen Eisenbahnen auf den Preussischen Staat die im Artikel XII des Staatsvertrages vom 23. August 1870, betr. den Verkauf der Braunschweigischen Eisenbahnen, erwähnte Eisenbahn von Braunschweig nach Hildesheim herstellen und in Betrieb nehmen. Der Bau dieser Bahn soll baldmöglichst in Angriff genommen und mit thunlichster Beschleunigung zu Ende geführt werden. — Artikel VI. Die Königlich Preussische Regierung wird das gesammte Beamten- und Dienstpersonal der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft für den Fall des Uebergangs des Unternehmens auf den Preussischen Staat übernehmen und die mit jenem Personal zur Zeit des Uebergangs bestehenden Verträge erfüllen. Soweit zur Erfüllung dieser Verträge eine Mitwirkung der Herzoglich Braunschweigischen Regierung erforderlich ist, wird dieselbe diese Mitwirkung auch für die Folge eintreten lassen. — Artikel VII. Die das Braunschweigische Eisenbahnunternehmen betreffenden Staatsverträge, der zwischen der Herzoglich Braunschweigischen Regierung und der Bank für Handel und Industrie unterm 8. März 1870 abgeschlossene Vertrag, sowie die Bestimmungen der der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft ertheilten landesherrlichen Concessionen treten, soweit diese Verträge und Bestimmungen mit dem Inhalt des gegenwärtigen Vertrages nicht vereinbar sind, mit dem Uebergange des Braunschweigischen Eisenbahnunternehmens auf den Preussischen Staat ausser Kraft. — Artikel VIII. Für den Fall der Abtretung des Preussischen Eisenbahnbesitzes an das Deutsche Reich soll es der Königlich Preussischen Regierung freistehen, auch die aus diesem Vertrage erworbenen Rechte und Pflichten auf das Reich mit zu übertragen. — Artikel IX. Dieser Vertrag soll beiderseits zur landesherrlichen Ratification vorgelegt werden. — Die Auswechselung der Ratificationsurkunden wird in Berlin erfolgen.

Begründung zu dem Gesetzentwurfe, betreffend die Erwerbung der Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau) für den Staat.*)

Das Unternehmen der K. K. priv. Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau) umfasst die beiden dem öffentlichen Verkehre dienenden Hauptlinien Pilsen-Dux (148,915 km), deren Abzweigungen Schaboglück-Priesen (10,457 km) und Obernitz-Brüx (6,042 km) derzeit ausser Betrieb sind, und Pilsen-Eisenstein (97,457 km), zusammen öffentliche Bahnen in der Baulänge von 262,871 km, wovon 0,821 km der Strecke Pilsen-Saaz doppelgleisig sind, sodann 29 Schleppbahnen mit zusammen 26,613 km Länge, wovon 26 mit 25,612 km Gesammtlänge normalspurig ausgeführt sind

*) Man vergleiche den Gesetzentwurf selbst, welchen wir in No. 41 S. 531 abdruckten. Der Motivenbericht enthält eine treffliche Darstellung der Verhältnisse der Pilsen-Priesener Eisenbahn und theilen wir deshalb denselben vollständig mit.

und mit Dampf betrieben werden. Darunter befindet sich eine von der Station Lititz der Pilsen-Eisensteiner Linie ausgehende und dieselbe mit der Station Nürschan der Böhmischen Westbahn verbindende Kohlen-Schleppbahn von 10,003 km Länge.

Nur die zuerst angeführte Hauptlinie Pilsen-Dux sammt Zweig- und Schleppbahnen ist mit den eigenen Mitteln der Gesellschaft zu Stande gekommen; die Linie Pilsen-Eisenstein nebst den in dieselbe einmündenden Schleppbahnen ist dagegen lediglich aus Staatsmitteln erbaut. Nachdem nämlich schon in Gemässheit des Gesetzes vom 10. April 1874 der Pilsen-Priesener Bahngesellschaft behufs Ermöglichung des Baues der letztgenannten Linie unverzinsliche Staatsvorschüsse in der Höhe von 7 000 000 fl. Oe. W. zugewendet worden waren, wurde auf Grund der mit dem Gesetze vom 17. April 1876 ertheilten verfassungsmässigen Ermächtigung zum Zwecke der vollständigen Durchführung dieses Bahnbaues mit der Gesellschaft das Uebereinkommen vom 1. Mai 1876 abgeschlossen, in dessen Durchführung die Staatsverwaltung von der aus 79 999 Stück Obligationen bestehenden Prioritätsanleihe II. Emission der Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau) im Gesammt-Nominalbetrage von 11 999 850 fl. Oe. W. Silber den Theilbetrag von 69 999 Stück im Nominalbetrage von 10 499 850 fl. Oe. W. Silber zum Course von 75 pCt. in Noten um den baaren Kaufpreis von 7 874 887 fl. 50 kr. Oe. W. in Noten käuflich übernahm.

Den vereinbarten Bedingungen gemäss wurde der obige Kaufschilling bis auf einen Restbetrag von 75 887 fl. 50 kr. nach Massgabe des Baufortschrittes der Linie Pilsen-Klattau-Eisenstein zu Zwecken dieses Bahnbaues einschliesslich der zur Herstellung von in dem ursprünglichen Projecte nicht vorgesehenen, nachträglich als nothwendig erkannten Erweiterungsbauten, Schleppbahnen und Mehranschaffungen an Fahrbetriebsmitteln thatsächlich an die Gesellschaft ausgefolgt, und ist die Bahnlinie Pilsen-Eisenstein, nachdem die Theilstrecke Pilsen-Neuern bereits am 20. September 1876 eröffnet worden war, am 20. October 1877 in ihrer vollen Ausdehnung dem Verkehre übergeben worden.

Nach erfolgter Betriebseröffnung sind nun aber Differenzen zwischen der Staatsverwaltung und der Eisenbahngesellschaft in Absicht auf die Verwendung der Betriebsüberschüsse der neuen Linie entstanden. Diese Differenzen ergaben sich aus dem Umstande, dass die Pilsen-Priesener Bahngesellschaft die von der Staatsverwaltung nicht übernommenen 10 000 Stück Prioritätsobligationen der vorgedachten II. Emission im Nominalbetrage von 1 500 000 fl. Oe. W. schon vordem an die Bauunternehmung der älteren Linie Pilsen-Priesen an Zahlungsstatt für deren aus diesem Bau stammende liquide Forderungen übergeben hatte.

Die Staatsverwaltung ging indess von der Anschauung aus, dass die Erträgnisse der Linie Pilsen-Eisenstein, welche, wie oben erwähnt, lediglich aus Staatsmitteln, und zwar mit dem namhaften Gesammtbetrage von 14 799 000 fl. Oe. W. erbaut worden ist, auch ausschliesslich dem Staatsschatze zuzufallen haben, sohin vor Allem auf Abschlag der Zinsenforderung des Staates aus den von ihm übernommenen Prioritätsobligationen II. Emission zu verwenden seien.

In diesem Sinne hatte wohl auch die Gesellschaft bei Abschluss des Uebereinkommens vom 1. Mai 1876 die Verpflichtung übernommen, bezüglich der Verzinsung und Tilgung der obgedachten 10 000 Stück Prioritätsobligationen der Bauunternehmer in erster Reihe mit den Erträgnissen der alten Linie Pilsen-Priesen aufzukommen. Da aber, den beim Abschlusse des Uebereinkommens gehegten Erwartungen entgegen, die Erträgnisse dieser Linie nicht einmal zur vollständigen Deckung der hieraus zuvörderst zu befriedigenden Ansprüche der Prioritätsgläubiger I. Emission ausreichten, so hielt sich die Gesellschaft ihrerseits nicht für berechtigt, den Anforderungen der Staatsverwaltung wegen Ausfolgung der gesammten Betriebsüberschüsse der Linie Pilsen-Eisenstein zu entsprechen, weil in diesem Falle die Inhaber der vorgedachten 10 000 Stück Prioritätsobligationen, die einen Bestandtheil derselben einheitlichen (II.) Emission bilden, zu welcher auch die vom Staate übernommenen 69 999 Obligationen gehören, ganz leer ausgegangen sein würden.

Dazu kam nun noch die Abnormität, dass die Staatsverwaltung eine Ingerenz auf die Betriebsführung dieser ganz mit Staatsgeldern hergestellten Linie nicht ausüben konnte, indem ein Recht hierzu dem Staate weder gesetzlich noch vertragsmässig eingeräumt war. Freiwillig wollte aber die Gesellschaft dem Staate ein solches Recht nicht einräumen, da sie nicht ohne Grund von einer Trennung des Betriebes der beiden Linien eine empfindliche Beeinträchtigung der gesellschaftlichen Interessen befürchtete, welche ihr nur bei einer auf vollkommen gleichartigen Grundlagen beruhenden einheitlichen Verwaltung des Gesammtunternehmens vollkommen gewahrt erschienen.

Die Staatsverwaltung musste andererseits, zumal durch die Intabulation der Prioritätsanleihe II. Emission und den Abschluss des Uebereinkommens vom 1. Mai 1876 Rechtsverhältnisse geschaffen wurden, die unter sich nicht im Einklange stehen, vorerst Anstand nehmen, behufs Durchsetzung der Ansprüche des Staatsschatzes den Rechtsweg zu betreten, da bei dem Umstande, als die Pilsen-Priesener Bahngesellschaft, wie schon bemerkt, nicht einmal in der Lage war, ihre ältere Prioritätsschuld voll zu bezahlen und die Gesellschaft ausserdem noch mit ansehnlichen schwebenden Schulden belastet ist, schon die Einleitung des Rechtsstreites eine arge Erschütterung, möglicherweise den völligen Zusammenbruch des Unternehmens zur Folge gehabt haben würde, eine Folge, die jedenfalls auch dann eingetreten wäre, wenn der spätere Ausgang des Processes, der sich ja im Voraus bei der oben hervorgehobenen Unklarheit der Rechtsverhältnisse nicht bestimmen liess, den finanziellen Ansprüchen des Staates nicht Genüge geleistet hätte.

Die Betretung des Processweges war demnach nicht nur aus Rücksichten des Eisenbahncredites, sondern auch im Hinblick auf die starke finanzielle Betheiligung des Staatsschatzes so lange als möglich hintanzuhalten.

Ueber Bitte des Verwaltungsrathes der Gesellschaft, sowie der anderen an dem Unternehmen der Pilsen-Priesener Bahn betheiligten Interessenten wurden sohin schon vor geraumer Zeit Verhandlungen eingeleitet, um eine einverständliche Regelung der aus den verschiedenartigen Interessenstandpunkten erwachsenden Differenzen anzubahnen, während inzwischen die Betriebsüberschüsse der Linie Pilsen-Eisenstein bis zur Austragung dieser Differenzen fruchtbringend bei einem Creditinstitute hinterlegt wurden.

In Folge der ziemlich verwickelten Sachlage konnte erst nach langwierigen, wiederholt unterbrochenen Verhandlungen eine allseitige Einigung erzielt werden, als deren Ergebniss sich das zu Wien am 26. April 1884 mit der Pilsen-Priesener Bahngesellschaft unter Beitritt der beiden Prioritätencuratoren in Betreff der Erwerbung der gesellschaftlichen Bahnlinien durch den Staat vorbehaltlich der verfassungsmässigen Genehmigung abgeschlossene Uebereinkommen darstellt, welches den Gegenstand des gegenwärtigen Gesetzentwurfes bildet.

Nach diesem Uebereinkommen soll das Eigenthum und der Betrieb sämmtlicher Linien der Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau) sammt allem Zugehör mit 1. Juli 1884 an den Staat übergehen. Ausgenommen von dieser Uebertragung bleibt lediglich die Deggendorfer Schleppbahn, die dortige Umschlagsanlage und das damit zusammenhängende Schifffahrtsunternehmen, das gesellschaftliche Kohlenwerk bei Kutterschitz, endlich eine im Abverkaufe befindliche Grundfläche bei Pilsen (§ 1).

Als Entgelt soll der Staat die Prioritätsschuld I. Emission in dem dermal aushaftenden Betrage von 11 940 000 fl. Silber, bezüglich welcher vorerst der bisherige 5 pCt. Zinsfuss im Wege einer noch von der Gesellschaft durchzuführenden Convertirung auf 4 pCt. herabzusetzen ist, zur Selbstzahlung vom 1. Juli 1884 an übernehmen und weiter an die Gesellschaft einen Nominalbetrag von 7 157 600 fl. Oe. W. in Noten in 4 pCt. Eisenbahn-Schuldverschreibungen bezahlen, welche, gleichwie die Obligationen der zu übernehmenden Prioritätsschuld, ohne jeden Steuer-, Gebühren- oder sonstigen Abzug verzinslich und bis längstens 1. Juli 1963 zum vollen Nennwerthe rückzahlbar sind (§ 2).

Zur Sicherstellung der fraglichen Eisenbahn-Schuldverschreibungen soll das Pfandrecht im Eisenbahnbuche auf die Linie Pilsen-Priesen in zweiter, und auf die Linie Pilsen-Eisenstein in erster Rangordnung simultan eingetragen werden, während umgekehrt die auf 4 pCt. reducirte Prioritätsschuld I. Emission von 11 940 000 fl. auf der Linie Pilsen-Priesen in erster und auf der Linie Pilsen-Eisenstein in zweiter Rangordnung simultan pfandrechtlich sichergestellt werden soll (§§ 2 und 3).

Ausser den vorgedachten Leistungen übernimmt der Staat nur noch die Restzahlungen aus den wegen Ankaufes der Nürschaner Flügelbahn und Lieferung von 200 Kohlenwagen abgeschlossenen Verträgen im Betrage von 183 670 fl. 24 kr., bezw. von 217 059 fl. 96 kr. sammt vom 1. Juli 1884 an laufenden Zinsen (§ 11).

Alle übrigen Passiven, insbesondere die Verpflichtungen der Gesellschaft aus den obgedachten 10 000 Stück Prioritätsobligationen II. Emission im Nominalbetrage von 1 500 000 fl. Silber, dann die gesammte schwebende Schuld der Gesellschaft sind von der Uebernahme auf den Staat ausgeschlossen (§ 5).

Als eine Folge der Erwerbung der gesellschaftlichen Bahnlinien durch den Staat erscheint es, dass dieser seine Rechte als Gläubiger der Gesellschaft aus den zufolge des Uebereinkommens vom 23. April 1874 gewährten Bauvorschüssen von 7 000 000 fl. und aus der auf Grund des Uebereinkommens vom 1. Mai 1876 erfolgten Uebernahme von 69 999 Stück Obligationen II. Emission aufgiebt, während anderseits die Gesellschaft auf den restlichen Kaufschilling für diese Obligationen im Betrage von 75 887 fl. 50 kr. Verzicht leistet (§ 2 Lit. b und § 4 Schlussabsatz).

Die Betriebsüberschüsse der Linie Pilsen-Klattau-Eisenstein haben betragen:

pro 1876	11 191 fl. 16 kr.
„ 1877	12 603 „ 74 „
zusammen	23 794 fl. 90 kr.

Hiervon wurden zur Beschaffung von Verbrauchsmaterialien verwendet . . . . . 17 935 fl. 65 kr.
so dass . . . . 5 859 fl. 25 kr.
als Reinerträgniss für die bezeichneten beiden Jahre verblieben.

Die weiteren Betriebsüberschüsse ergaben sich:

pro 1878 mit	95 015 fl. 82 kr.
„ 1879 „	175 086 „ 99 „
„ 1880 „	238 209 „ 43 „
„ 1881 „	275 390 „ 51 „
„ 1882 „	283 143 „ 33 „
„ 1883 „	256 492 „ 85 „
zusammen .	1 323 338 fl. 93 kr.
Hiervon wurden zur Vermehrung des Vorrathes an Verbrauchsmaterialien	25 005 „ 34 „
verwendet, so dass	1 298 333 fl. 59 kr.

als Reinerträgniss für die Jahre 1878 bis 1883 verblieben.

Für das erste Semester 1884 ist das Reinerträgniss mit 120 000 fl. im Wege der Vereinbarung angenommen worden, weil sich schon im ersten Quartale dieses Jahres ein Rückgang der Bruttoeinnahme gegenüber dem Vorjahre in der Höhe von ca. 7 100 fl. ergab.

Der Zinsenanspruch des Staates für die von ihm übernommenen Prioritäten II. Emission beträgt nach Massgabe der allmäligen Auszahlung des für dieselben entfallenden Kaufschillings für die Zeit vom 1. Januar 1878 bis zum 1. Juli 1884 im Ganzen 3 272 954 fl. 70 kr.,
während für die restlichen 1,5 Millionen Prioritäten II. Emission die Zinsen mit . . . . 581 250 „ — „
für die Zeit vom 1. October 1876 bis 1. Juni 1884 unbezahlt ausstehen.

Zur Bedeckung der letzteren wurde das pro 1876 und 1877 ermittelte Reinerträgniss von . . . . 5 859 fl. 25 kr.
vorweg in Anspruch genommen, so dass der unbedeckte Ausstand mit . . . . 575 390 „ 75 „
verblieb.

Wenn nun die oben mit 1 418 333 fl. 59 kr. berechneten Reinerträgnisse der weiteren Jahre, sowie die durch fruchtbringende Anlage derselben erzielten Zinsen von 92 940 fl. 82 kr. im Ganzen also . . . . 1 511 274 fl. 41 kr.
im Verhältnisse der Zinsenrückstände (3 272 955 : 575 391) vertheilt werden, so ergeben sich für den Staat 1 285 314 fl. Da jedoch in Bezug auf die Ermittlung der Reinerträgnisse einzelne, nicht sehr wesentliche Anstände erhoben worden sind, so ist dieser Antheil im Wege des Vergleiches mit 1 310 000 fl. festgesetzt worden (§ 4).

Die gesellschaftlichen Bahnlinien sollen am ersten des auf den Monat, in welchem das Uebereinkommen beiderseits bindende Kraft erlangt, folgenden Monates übergeben werden (§ 7).

Bis einschliesslich 30. Juni 1884 wird der Betrieb für Rechnung der Gesellschaft, vom 1. Juli 1884 an für Rechnung des Staates geführt (§ 9).

Die Ausfolgung der Eisenbahn-Schuldverschreibungen von 7 157 600 fl. an die Gesellschaft hat erst nach Abfuhr des obenerwähnten Betrages von 1 310 000 fl. nach Einverleibung des Eigenthumsrechtes des Staates im Eisenbahnbuche und nach Durchführung der sonstigen, im Uebereinkommen vereinbarten eisenbahnbücherlichen Eintragungen und Löschungen zu erfolgen (§ 12).

Im Uebrigen enthält das Uebereinkommen noch die erforderlichen Durchführungsbestimmungen, namentlich in Betreff der Uebergabe der Bahn sammt Zugehör (§ 8), der einschlägigen Verrechnungen (§ 9), der Uebernahme des Dienstpersonales und der von der Gesellschaft verwalteten Fonds (§ 10), in Betreff der Gewährung der erbetenen Gebühren- und Stempelfreiheit (§ 18), sowie die nothwendigen juridischen Cautelen (§§ 13—17, 19, 20).

Der finanzielle Effect des Uebereinkommens für den Staat lässt sich in Folgendem zusammenfassen:

Die den Staat aus der Uebernahme der auf 4 pCt. reducirten Prioritätsschuld I. Emission von 11 940 000 fl. Silber und der Ausfolgung der mehrgedachten 4 pCt. Eisenbahn-Schuldverschreibungen von 7 157 600 fl. in Noten treffenden Verpflichtungen entsprechen, Silber gleich Noten gerechnet, einer bleibenden Jahreslast von rund 800 000 fl. Oe. W.

Zu dieser constanten Belastung kommt nur noch hinzu die Verpflichtung des Staates aus der obberührten Uebernahme der beiden Schuldposten von 183 670 fl. 24 kr. und 217 059 fl. 96 kr., sohin im Gesammtbetrage von 400 730 fl. 20 kr.

Nachdem diese Passivposten sofort aus der am 1. Juli 1884 eingehenden vorgedachten Summe von 1 310 000 fl. getilgt werden sollen, so sind der obigen Jahreslast von 800 000 fl. die aus dem Betriebe des fortan dem Staate gehörigen Bahnunternehmens zu gewärtigenden Erträgnisse gegenüberzustellen.

Wird hierbei von der Linie Pilsen-Eisenstein im Hinblick auf die bei derselben obwaltenden Rechtsverhältnisse, bezw. die dem Staate derzeit bereits zustehenden Ansprüche auf deren Erträgnisse ganz abgesehen, und sonach nur die dann allein erübrigende alte Linien Pilsen-Priesen in Betracht gezogen, so zeigt sich, dass diese Linie nach den Rechnungsabschlüssen der Gesellschaft vom Jahre 1878 an, mit welchem Zeitpunkte nach § 5 des Uebereinkommens vom 1. Mai 1876 die Ansprüche des Staates auf Verzinsung der nach diesem Uebereinkommen übernommenen Prioritätsobligationen beginnen, nachstehende Betriebsüberschüsse eingetragen hat:

im Jahre 1878	293 291 fl. 25 kr.
„ „ 1879	448 923 „ 54 „
„ „ 1880	580 793 „ 20 „
„ „ 1881	660 126 „ 85 „
„ „ 1882	705 389 „ 31 „
„ „ 1883	723 519 „ 29 „

Angesichts dieser auf eine stetige ansehnliche Steigerung des Verkehres hinweisenden Zunahme der Betriebsüberschüsse in den letzten sechs Jahren kann wohl aller Voraussicht nach angenommen werden, dass die vorhin erwähnte Jahreslast von 800 000 fl. ihre Bedeckung schon in allernächster Zukunft durch die Reineinnahmen der Linie Pilsen-Priesen finden wird, zumal in Folge der Vereinigung des bisher selbstständig verwalteten Bahnunternehmens mit dem Staatseisenbahnnetze bei dem Wegfall der Kosten der getrennten allgemeinen Verwaltung und durch andere Vereinfachungen in verschiedenen Dienstzweigen namhafte Ersparnisse zu erzielen sind.

Ueberdies ist die durch das Uebereinkommen ermöglichte sofortige Erwerbung der Pilsen-Priesener Bahn für den Staat derzeit, nachdem nun auch die Kaiser Franz-Josefbahn in den Besitz und Betrieb des Staates übergegangen ist, aus staatswirthschaftlichen und eisenbahnfiskalischen Gründen als dringend wünschenswerth zu erachten.

Indem nämlich die alte Linie der Gesellschaft über Saaz nach Dux direct in das Herz des Erzgebirgischen Braunkohlenbeckens führt, bietet die neue Linie Pilsen-Eisenstein vermöge ihres Anschlusses an die Bayerischen Staatsbahnen und ihrer Beziehungen zur Donauschifffahrt, bei dem Bestande einer selbstständigen gesellschaftlichen Privatverwaltung beider Linien die Möglichkeit. mehreren Linien des Staatsbahnnetzes, insbesondere aber der Kaiser Franz-Josefbahn, namentlich in Ansehung des Bezuges der wichtigen Kohlenfracht, eine nicht zu unterschätzende Concurrenz zu machen.

Derartigen Bestrebungen kann vollwirksam nur durch die Einbeziehung der Pilsen-Priesener Bahn in die einheitliche Betriebsverwaltung des Staates begegnet werden, welche sohin gleichzeitig die Voraussetzung der Erlangung eines namhaften Frachtenzuflusses für das westliche Staatsbahnnetz bildet.

Dazu kommt schliesslich noch der nicht unwichtige Umstand, dass die Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau) mit mehreren anderen inländischen Hauptbahnen, wie mit der Aussig-Teplitzer, Dux-Bodenbacher, Buschtěhrader und Prag-Duxer Eisenbahn, dann der Böhmischen Westbahn in unmittelbarer Schienenverbindung steht und weitere Anschlüsse mittelst der ihre Linie kreuzenden Böhmisch-Mährischen Transversalbahn erhalten wird, wonach dem Staatsbetriebe durch Einbeziehung des in Frage stehenden Bahnunternehmens ein theilweise massgebender Einfluss auf alle vorhin genannten Anschlussbahnen sofort eröffnet, und der Eintritt in neue Verkehrsrelationen gesichert wird, die bisher dem Staatsbahnnetze gänzlich entzogen waren.

Im Sinne der vorstehenden Ausführungen erbittet sich die Regierung mittelst des vorliegenden Gesetzentwurfes die verfassungsmässige Ermächtigung zur Erwerbung der Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau) für den Staat in Gemässheit des Uebereinkommens vom 26. April 1884, welches nunmehr in Folge der statutenmässigen Zustimmung der am 11. Mai 1884 abgehaltenen Generalversammlung der Actionäre und der Genehmigung der Curatelsbehörde für die Gesellschaft bindende Kraft erlangt hat (§ 20).

Wie in früheren gleichartigen Fällen wäre auch hier das Uebereinkommen nach Art. I des Gesetzentwurfes vollinhaltlich zu genehmigen.

Im zweiten Absatze des Art. I wird den in dem Uebereinkommen vereinbarten Bestimmungen gemäss die Maximalgrenze für die Belastung festgesetzt, welche bei Uebernahme der von 5 auf 4 pCt. zu convertirenden Prioritätsschuld von 11 940 000 fl. Silber auf den Staat nicht überschritten werden darf.

Art. II des Gesetzentwurfes enthält die Ermächtigung für die Regierung zur Ausgabe der das restliche Entgelt bildenden Eisenbahn-Schuldverschreibungen im Nominalbetrage von 7 157 600 fl. Noten unter den im Uebereinkommen hierfür vereinbarten Modalitäten.

Im Art. III des Gesetzentwurfes wird beantragt, dass der dem Staate als Antheil an den bis zum 1. Juli 1884 aufgelaufenen Reinerträgnissen der Linie Pilsen-Eisenstein zukommende Betrag von 1 310 000 fl. vor Allem zur Tilgung der mehrgedachten Schuldposten von 183 670 fl. 24 kr. und 217 059 fl. 96 kr. zu verwenden ist.

Art. IV ordnet im Einklange mit allen vorausgegangenen gleichartigen Gesetzen an, dass die zu erwerbenden Bahnlinien vom Staate in eigener Regie zu betreiben sind, und dass eine

eventuelle Betriebsübertragung nur auf Grund eines besonderen Gesetzes erfolgen darf.

Art. V endlich enthält die Bestimmungen über den Beginn der Wirksamkeit und über den Vollzug des Gesetzes.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neu eröffneter Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Von der geschäftsführenden Direction des Vereins ist auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereinsstatuts allen Verwaltungen mitgetheilt worden, dass die neu eröffneten Strecken Wernigerode-Ilsenburg und Oberbarmen-Hattingen als Vereinsbahnstrecken zu betrachten seien.

Die 9,26 km lange, der Königlichen Eisenbahndirection zu Magdeburg unterstellte Strecke Wernigerode-Ilsenburg mit der Zwischenstation Drübeck ist am 20. v. M. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Am gleichen Tage ist die 22,3 km lange Bahnlinie Oberbarmen-Hattingen, welche der Königlichen Eisenbahndirection zu Elberfeld unterstellt ist, mit den Stationen Schee (7,7 km ab Oberbarmen), Sprockhövel (13,8 km) und der Ladestelle Oberbredenscheid (18 km) eröffnet worden. Die Stationen dienen dem Gesammtverkehre, während die Ladestelle Oberbredenscheid nur für den Wagenladungsverkehr eröffnet ist.

Statistik der Mortalitäts-, Invaliditäts- und Morbilitäts-Verhältnisse bei dem Beamtenpersonale der Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Zu der im November 1883 herausgegebenen Statistik der Mortalitäts- etc. Verhältnisse pro 1882 ist von der geschäftsführenden Direction ein Nachtrag herausgegeben worden.

Vereinskarten-Liste. Von der geschäftsführenden Direction ist eine neue Vereinskarten-Liste, gültig vom 1. Juni d. J. ab, herausgegeben worden.

Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Zum Vereins-Betriebsreglement vom 1. Januar 1881 ist der IX. Nachtrag von der geschäftsführenden Direction ausgegeben worden.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direction sind erlassen worden:

No. 2574 vom 16. v. Mts. an alle Vereinsverwaltungen. (Begleitschreiben zu der Bearbeitung der Ergebnisse der von den Vereinsverwaltungen in dem Zeitraume vom 1. October 1881 bis dahin 1882 angestellten Festigkeits- und Zähigkeits- etc. Proben) (abgesandt am 30. v. Mts.).

No. 2986 vom 27. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. (Begleitschreiben zum IX. Nachtrag zum Vereins-Betriebsreglement) (abgesandt am 6. d. Mts.).

No. 2994 vom 28. v. Mts. an alle Vereinsverwaltungen. (Begleitschreiben zu dem das Erhebungsjahr 1882 umfassenden Nachtrag zur Invaliditäts- etc. Statistik) (abgesandt am 31. v. Mts.).

No. 3055 vom 31. v. Mts. an alle Vereinsverwaltungen. (Begleitschreiben zu der neuen Vereinskarten-Liste vom 1. Juni 1884) (abgesandt am 5. d. Mts.).

No. 3102 vom 3. d. Mts. an alle Vereinsverwaltungen, betreffend die Einziehung von Vereinscassen-Beiträgen (abgesandt am 5. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Schluss der Legislativen beider Reichshälften.

In keiner Periode haben diese Reichsvertretungen so viel für das Eisenbahnwesen gewirkt, als in der abgelaufenen. In der feierlichen Thronrede, mit welcher der König den dreijährigen Reichstag in Ungarn schloss, wurde ausdrücklich hervorgehoben, dass durch den mit der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahngesellschaft zur Perfection gekommenen Vertrag ein folgenreicher Schritt zur Regelung der vom nationalöconomischen Standpunkte so wichtigen Verkehrsverhältnisse gethan sei. In der That hat Ungarn ausser der Verstaatlichung der Siebenbürger-, Donau-Drau- und (bereits eingeleitet) der Alföldbahn noch das gesetzliche Zustandekommen von 16 Vicinalbahnen zu verzeichnen (deren Namen wir demnächst nachtragen werden. Die Red.). Auch in Oesterreich wurde eine nicht geringe Eisenbahnthätigkeit entfaltet; zwar wurden keine neuen grossen Eisenbahnbauten, wie in der früheren Session beschlossen, dagegen wurden rücksichtlich der Verstaatlichung von Eisenbahnen so weittragende Beschlüsse gefasst, wie sie bisher sich noch nicht in der Zeit weniger Monate zusammengedrängt hatten. Bezüglich neuer Eisenbahnen hat sich der Oesterreichische Staat fast nur auf die pecuniäre Unterstützung der an Private concessionirten Localbahnen beschränkt. Der Reichsrath hat noch andere Bahnangelegenheiten berathen, wie die Anschlüsse an Sachsen, die Nordbahnfrage, in welcher der Ausschuss mit Majorität neue Unterhandlungen mit der Nordbahn, auch wegen deren eventuellen Verstaatlichung, verlangt, während letztere ausschliesslich von der Minorität nach dem Antrage des gewesenen Ministers Herbst gefordert wird. Die Abfassung eines Tarifgesetzes, die Frage der Communalsteuer der Staatsbahnen wurden nicht zum Abschlusse geführt. So werden der nächsten Session des Reichsrathes neben der Nordbahn- noch andere hochwichtige Fragen vorbehalten bleiben.

Letzte Beschlüsse des Oesterreichischen Herrenhauses.

Es wurden die Vorlagen über die Verstaatlichung der Pilsen-Priesener Eisenbahn, der Erzherzog Albrechtbahn und der Staatsvertrag mit Sachsen wegen einiger Bahnanschlüsse, ferner über den Bau der Bahn Mostar-Metkovich angenommen. Bezüglich dieser letzteren führte in Folge einer Interpellation Handelsminister Pino Folgendes aus: Die Herstellung der in Frage stehenden Bahn als Normalspur würde unendlich mehr kosten, und der Bahnbau hätte auf eine unabsehbare Zeit hinausgeschoben werden müssen. Nachdem es aber dringend geboten ist, diese Bahnlinie zu haben und die Verbindung zwischen Mostar und dem Meere zu erlangen, so ist es ganz gerechtfertigt, eine schmalspurige Bahn zu bauen, wenn ich auch von meinem Standpunkte immer für normalspurige Bahnen eintrete. Was die Verbindung mit Ragusa betrifft, so sind einige Versuche zu Vorstudien gemacht worden; allein zu einem ernsten Projecte ist es nicht gekommen. Es wäre auch eine Bahn von Mostar über Stolac und Trebinje nach Ragusa länger als die jetzt projectirte Verbindung und ausserordentlich kostspielig, selbst wenn sie schmalspurig gebaut würde. Nichtsdestoweniger bin ich der Ansicht, dass diese Bahnverbindung einmal doch zu Stande kommen soll, und ich kann nur erklären, dass, im Falle die Bosnische Landesregierung den Bau einer solchen Bahn in Aussicht nehmen würde und die Mittel zum Baue einer solchen Bahn ins Auge zu fassen in der Lage wäre, die diesseitige Regierung diesem Bahnbau das grösste Entgegenkommen beweisen würde. — Alle diese Vorlagen werden demnächst als Gesetze sanctionirt, bis auf die über die Albrechtbahn, welche wegen eines diesfälligen Irrthumes (auf den wir noch zurückkommen) an das Abgeordnetenhaus zurückgeleitet wurde.

Generalversammlung der Ungarischen Nordostbahn.

Dieselbe fand am 27. v. Mts. statt. Der Directionsbericht constatirt, dass der Verkehr der Eisenbahn im abgelaufenen Jahre eine wesentliche Zunahme erfahren, aber trotzdem ein minder günstiges finanzielles Resultat ergeben habe, was dem Umstande zuzuschreiben ist, dass die Betriebseinnahmen in Folge der Herabsetzung der Tarife im Exportverkehre nicht in jenem Verhältnisse zugenommen haben, in welchem sich der Verkehr gehoben, und dass die im Jahre 1882 für Wagenmiethe erreichten besonderen Einnahmen im abgelaufenen Jahre eine wesentliche Abnahme erfahren haben. Die Direction spricht die Hoffnung aus, dass bezüglich dieser Momente eine baldige Besserung eintreten werde. Die Reconstruction der Bahn habe auch im abgelaufenen Jahre wesentliche Fortschritte gemacht. Ferner wird berichtet, dass die Nordostbahn mit der Eisenbahn Szathmar-Nagybanya einen Betriebsvertrag für die Concessionsdauer abgeschlossen habe. Bezüglich der Uebernahme des Betriebes der zu bauenden Eisenbahn Munkacs-Stry hat die Direction Verhandlungen angebahnt. Nach Verlesung des Berichtes des Aufsichtsrathes richtete ein Actionär an die Direction die Anfrage, ob dieselbe die nöthigen Schritte unternommen habe, dass bei der Anlage und dem Betriebe der entlang der gesellschaftlichen Linien zu bauenden Vicinalbahnen das Interesse der Nordostbahn nach Möglichkeit gefördert werde. Der Generaldirector v. Ivanka erklärt, dass diese Angelegenheit der Aufmerksamkeit der Direction nicht entgangen sei und dass bisher nichts versäumt wurde, um der Gesellschaft die möglichsten Vortheile zu sichern. Durch die Erbauung der Salzbahnen bei Maros-Sziget ist der Nordostbahn der Transport grosser Salzquantitäten auf 30 Jahre indirect gesichert. Bei der Ronaszeker Eisenbahn wurde gleichfalls das Interesse der Gesellschaft gewahrt. Bezüglich der zu erbauenden Eisenbahn Tasnad-Szilagy wird die Direction Verbindungen anknüpfen; hinsichtlich der Eisenbahn Nyiregyhaza-Munkacs kann die Direction sich noch nicht äussern, indem bei dieser Linie erst die Vorarbeiten im Zuge sind, und was die projectirte Tarczavölgyer Eisenbahn betrifft, so wurde dem Generaldirector die Vollmacht ertheilt, die nöthigen Studien zu machen, um sodann das Resultat der Direction und event. der ausserordentlichen Generalversammlung vorzulegen. Ferner theilte Generaldirector v. Ivanka mit, dass die Eisenbahn Szathmar-Nagybanya zwischen dem 25. bis 28. Juni dem Verkehre übergeben wird, und dass bezüglich dieser Abmachungen die Genehmigung des Ministeriums erfolgt sei.

Die 11. ordentliche Generalversammlung der Mährischen Grenzbahn,

welche am 20. v. M. stattfand, hat (von der Verlesung des Geschäftsberichts Umgang nehmend) dem Verwaltungsrathe nach Entgegennahme des Revisionsberichts ohne Debatte das Absolutorium ertheilt. Die Entlohnung der Mitglieder des Verwaltungsrathes für ihre Mühewaltung im laufenden Jahre wurde von Seite der Generalversammlung gleichwie im abgelaufenen Jahre mit 3 500 fl. bemessen.

Die 9. ordentliche Generalversammlung der Erzherzog Albrechtbahn

fand am 27. v. M. statt. In Ergänzung des Geschäftsberichtes pro 1883, von dessen Verlesung Umgang genommen wurde, machte der Vorsitzende Mittheilung von der Seitens der Regierung im Abgeordnetenhause eingebrachten Gesetzesvorlage, betreffend die Verstaatlichung der Albrechtbahn. Er sagte u. A.: Wir haben uns ursprünglich der Hoffnung hingegeben, dass die Regierung

mit Rücksicht auf die vielgeprüften Actionäre schon aus Billigkeitsgründen vor Einbringung der Vorlage sich veranlasst sehen werde, die competenten Vertreter der Actionäre anzuhören, eventuell mit dem Verwaltungsrathe in Erwägung zu ziehen, in welcher Weise sich die Situation der Actionäre so günstig als möglich gestalten liesse, ohne doch dem Staate allzugrosse Opfer aufzuerlegen. Dies ist leider nicht der Fall gewesen, und da wir aus der Vorlage ersehen haben, dass die Modalitäten der Verstaatlichung den Interessen der Actionäre nicht entsprechen, ja nicht einmal denjenigen der Prioritätenbesitzer Rechnung tragen, so haben wir uns verpflichtet gefühlt, im Interesse derselben ein Promemoria durch eine Deputation dem Herrn Handelsminister und eine Abschrift des Promemoria dem Eisenbahnausschusse des Abgeordnetenhauses zu überreichen, worin wir unsere Bedenken auseinandergesetzt und die Bitte gestellt haben, die Regierung möge mit uns in Unterhandlung treten, um einige Modalitäten der Vorlage zu modificiren und die Durchführung der Verstaatlichung für die Actionäre günstiger zu gestalten". In Betreff der Einlösung der diesjährigen Actiencoupons wird der Antrag des Verwaltungsrathes, dahin gehend: „Der Einlösungsbetrag für die Actiencoupons pro 1. Januar und 1. Juli 1884 wird zusammen auf 3 fl. Silber festgesetzt und ist daher mit Rücksicht auf die mit 1 fl. Silber vollzogene Einlösung des am 1. Januar d. J. fällig gewesenen Actiencoupons der am 1. Juli fällig werdende Coupon mit 2 fl. Silber einzulösen" — angenommen.

Börsenbericht und Coursnotiz.

Eine lustlose Haltung machte sich während der ganzen Woche geltend, welcher auch die Bahneffecten sich nicht entziehen konnten. Die gleiche Dividende wie im Vorjahre brachte Nordbahn auf 2537, während in Folge günstigerer Einnahmen die Staatsbahn auf 317,50 avancirte; die übrigen internationalen Werthe wichen ohne besondern Grund um ein Unbedeutendes. Nachdem der Juni-Coupon der verschiedenen Titres mit 11,4 Mill. Gulden und die Capitalheimzahlungen mit 1 Mill. Gulden fällig werden, so hofft die Börse auf einen Theil dieser Zuflüsse und somit auf einen günstigern Umschwung.

(Schluss folgt in nächster Nummer.)

Aus dem Deutschen Reich.

Preussische Staatsbahnen: Personal-Notizen.

Die Eisenbahndirectoren Foerster in Breslau und Breithaupt in Elberfeld, sowie der Regierungsrath Heinsius in Breslau sind zu Ober-Regierungsräthen, ferner der Regierungsassessor Dr. jur. Lohe, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirection (linksrheinische) in Köln, der Regierungsassessor Röttger, Director des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts in Neisse und der Regierungsassessor Moeller, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirection in Breslau sind zu Eisenbahndirectoren mit dem Range der Räthe vierter Classe ernannt worden.

Den Ober-Regierungsräthen Foerster und Heinsius in Breslau und Breithaupt in Elberfeld sind die Stellen von Abtheilungsdirigenten bei den Königlichen Eisenbahndirectionen in Breslau bezw. Elberfeld verliehen worden.

Halle-Gubener Eisenbahn.

Die Verstaatlichungsofferte ist Seitens der vor Kurzem stattgehabten Generalversammlung mit 1 794 gegen 119 Stimmen angenommen worden. Der Kaufpreis ist bekanntlich der Art stipulirt worden, dass für je 300 ℳ Stammactien 150 ℳ 4 pCt. Consols mit Zinsen vom 1. Januar cr. und für je 2 Stück Stamm-Prioritätsactien zu 600 ℳ (d. h. für 1 200 ℳ) 1 350 ℳ 4 pCt. Consols mit Zinsen vom 1. Januar cr. und 15 ℳ baar für jede Stamm-Prioritätsactie gewährt werden.

Mitteleuropäische Winterfahrplan-Conferenz.

Die Mitteleuropäische Winterfahrplan-Conferenz pro 1884/85 ist auf den 25. Juni d. J. nach Graz einberufen worden. Einladungen sind an 113 Eisenbahnverwaltungen im mittleren Europa ergangen.

April-Einnahmen.

Die vom Reichseisenbahn-Amt veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat April d. J. ergiebt für die 43 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, nachstehende Daten:

Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im April d. J.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: im Ganzen (mit 30 471,39 km Betriebslänge) bei 24 Bahnen mit zusammen 7 116,79 km höher und bei 19 Bahnen mit zusammen 23 354,60 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 23 Bahnen mit zusammen 5 821,11 km höher und bei 20 Bahnen mit zusammen 24 650,28 km (darunter 3 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: im Ganzen (mit 30 471,39 km Betriebslänge) bei 29 Bahnen mit zusammen 26 593,58 km höher und bei 14 Bahnen mit zusammen 3 877,81 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 29 Bahnen mit zusammen 26 593,58 km höher und bei 14 Bahnen mit zusammen 3 877,81 km (darunter 1 Bahn mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Monate des Vorjahres.

Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war vom 1. Januar bis Ende April d. J.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: im Ganzen (mit 30 471,39 km Betriebslänge) bei 24 Bahnen mit zusammen 5 877,62 km höher und bei 19 Bahnen mit zusammen 24 613,77 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 23 Bahnen mit zusammen 5 501,01 km höher und bei 20 Bahnen mit zusammen 24 970,38 km (darunter 4 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: im Ganzen (mit 30 471,39 km Betriebslänge) bei 30 Bahnen mit zusammen 26 431,38 km höher und bei 13 Bahnen mit zusammen 4 040,01 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 28 Bahnen mit zusammen 6 134,40 km höher und bei 15 Bahnen mit zusammen 24 336,99 km (darunter 3 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende Arpil d. J. das gesammte concessionirte Anlagecapital 160 280 000 ℳ (54 915 000 ℳ Stammactien, 44 595 000 ℳ Prioritäts-Stammactien und 60 770 000 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Capital bestimmt ist, 642,82 km, so dass auf je 1 km 249 339 ℳ entfallen.

Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende April d. J. das gesammte concessionirte Anlagecapital 749 967 272 ℳ (335 919 850 ℳ Stammactien, 98 530 900 ℳ Prioritäts-Stammactien und 315 516 522 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Capital bestimmt ist, 3 951,61 km, so dass auf je 1 km 189 788 ℳ entfallen.

Publication von Berichten der technischen Attachés.

Die von den technischen Attachés seit dem Beginn ihrer Thätigkeit bis zum Schlusse des Jahres 1883 eingereichten Berichte sind nunmehr in geordneter Weise zusammengestellt worden und sollen vom 3. Juni d. J. ab bis auf Weiteres dem Publikum zur Einsichtnahme und Benutzung überlassen werden. Die Sammlung befindet sich im Dienstgebäude des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, Berlin W., Wilhelmstrasse No. 80 im II. Stockwerk, Zimmer No. 36 a, und wird am Dienstag, Donnerstag und Sonnabend jeder Woche, mit Ausschluss der auf einen dieser Tage entfallenden Festtage, in den Stunden von 10—2 Uhr geöffnet sein. Eine Verabfolgung der Berichte und ihrer Anlagen zur Benutzung ausserhalb des Bibliothekzimmers findet nicht statt. Am Schlusse jedes Vierteljahres werden der Sammlung die inzwischen eingegangenen ferneren Berichte einverleibt und die Verzeichnisse derselben im „Centralblatt der Bauverwaltung" zur Kenntniss gebracht werden. Das genannte Blatt veröffentlicht das erste Verzeichniss dieser Berichte.

Eisenbahnfachliche Vorlesungen in Württemberg.

Die in Preussen seit 1882 stattfindenden, für Eisenbahnbeamte bestimmten Vorlesungen haben in Württemberg Nachahmung gefunden. Am 15. Mai d. J. sind in Stuttgart die ersten Unterrichtscurse im Verkehrswesen auf Anordnung des Ministers der auswärtigen Angelegenheiten, zu dessen Ressort in Württemberg sowohl die Generaldirection der Staatseisenbahnen, als auch die der Posten und Telegraphie gehören, eröffnet worden. Es ist ein Cursus für Eisenbahnwesen und ein zweiter für Post- und Telegraphenwesen eingerichtet worden. Zu denselben sollen die Beamten beider Behörden der Reihe nach einberufen werden. Die Vorträge erstrecken sich über Staatsrecht, Gesetzgebung, finanzwissenschaftliche Fächer und die verschiedenen Zweige der Betriebstechnik und sind, so weit thunlich, für beide Curse gemeinsam. Am Schluss der Curse wird je eine niedere und eine höhere Dienstprüfung stattfinden. Die Hinzuziehung der Post- und Telegraphenbeamten erklärt sich aus den Württembergischen Ressortverhältnissen; für die Beamten der Reichs-Postverwaltung finden derartige Vorträge schon seit längerer Zeit statt.

Erfurt-Ritschenhausen.

In Coburg hat am 17. d. M. zwischen Vertretern der Königlichen Eisenbahndirectionen Frankfurt a/M., Berlin und Erfurt und der Königlichen Generaldirection der Bayerischen Verkehrsanstalten eine Conferenz stattgefunden, um über die Instradirung des Güterverkehrs zwischen Berlin, Magdeburg, Thüringen Hannover einerseits und Bayern, Württemberg, Baden, der Pfalz,

Elsass-Lothringen andererseits nach Eröffnung der Bahn Erfurt-Ritschenhausen im August dieses Jahres schlüssig zu werden. Man verständigte sich, nach dem „Berl. Act.", dahin, im Allgemeinen an einer Umwegsgrenze von 20 pCt. festzuhalten, innerhalb welcher der Verkehr jeder der concurrirenden Routen zufällt, soweit nicht aus betriebsdienstlichen Rücksichten, wegen günstigerer Beförderungsbedingungen auf der einen oder anderen Route etc. für einzelne Verkehrsgebiete und Artikel Ausnahmen als erforderlich erachtet wurden. Die endgiltige Beschlussfassung habe in einer zweiten Conferenz, zu welcher auch die übrigen betheiligten Verwaltungen eingeladen werden, zu erfolgen.

Transportable Bahnen.

Für das gesammte Preussische Staatsgebiet sind nach der „M. Z." statistische Erhebungen angeordnet worden über die vorhandenen Anlagen von sogenannten tragbaren Bahnen, welche auch unter dem Namen Rollbahnen, Förderbahnen u. s. w. bekannt sind und die aus verlegbaren schmalspurigen Eisenbahnen bestehen. Die betreffenden Erhebungen sollen sich auf folgende Punkte erstrecken: Namen und Wohnort des Besitzers oder Unternehmers des Rollbahnmaterials; Bezeichnung der wirthschaftlichen oder gewerblichen Anlage, zu welcher die Spurbahn benutzt wird, nebst Angabe der Bodenbeschaffenheit im Allgemeinen und der vorkommenden Neigungen; specieller Betriebszweck; Gesammtlänge der Gleise; Construction der Spurbahn (ob einheitliche oder gemischte Systeme, Material, Höhe, Gewicht der Schienen, Spurweite, Vorrichtungen für Weichen, Curven, Drehscheiben, Bremsen u. s. w.); Legen und Verlegen der Gleise; Art der Betriebskraft (Locomotiven, Menschen, Pferde, Ochsen, Elektricität, schiefe Ebene u. s. w.); rollendes Material (Einrichtung der Untergestelle, der Räder, Aufsätze, Anzahl der Plattformwagen, der Kippwagen, Tragfähigkeit der Achse, Fabrikationsort); Betriebszeit; Kosten der Anlage, schwebende Seilbahnen u. s. w. Mit der Ausfüllung der betreffenden Fragebogen sollen die Landräthe bezw. Polizeidirectoren und Polizeiverwaltungen beauftragt werden, welche jedoch ihrerseits, soweit erforderlich, die Mitwirkung von technischen Beamten, insbesondere der Localbaubeamten in Anspruch zu nehmen haben.

Directionsbezirk Breslau.

Am 1. Juni cr. wird die bereits für den Wagenladungsverkehr eingerichtete Station Stahlhammer und die Haltestelle Georgenberg auch für den Eil- und Stückgutverkehr eröffnet.

Preussische Staatseisenbahnen.

Behandlung der mit Steuer-Begleitschein I auf ein über die Bestimmungsstation des Frachtbriefes hinaus belegenes Zollamt abgefertigten Sendungen.

Zur Herbeiführung eines gleichmässigen Verfahrens bezüglich der Annahme und weiteren Behandlung derjenigen unter Zoll- oder Steuercontrole stehenden Sendungen, welche nach Vorschrift des vom Versender dazu beigebrachten bezw. eisenbahnseitig extrahirten Steuerbegleitscheins I auf einem über die im Frachtbriefe angegebene Bestimmungsstation hinaus belegenen Zoll- oder Steueramt zur weiteren Abfertigung kommen sollen, ist für den Bereich der unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen Folgendes bestimmt:

1. Ist der Begleitschein I, welcher auf eine über die Frachtbrief-Bestimmungsstation hinaus gelegene Zollabfertigungsstelle lautet, vom Versender selbst extrahirt, so hat die Eisenbahnverwaltung die bezügliche Sendung unter Wahrung des steueramtlichen Verschlusses nach dem im Frachtbriefe bezeichneten Bestimmungsorte zu befördern und dortselbst nebst den Begleitpapieren dem Frachtbriefadressaten gegen vorschriftsmässige Quittung auszuhändigen.

   Der Zollbehörde gegenüber ist die Eisenbahn in diesem Falle nicht weiter verantwortlich, da in Gemässheit der Bestimmungen im § 44 des Vereinszollgesetzes vom 1. Juli 1869 und im § 31 des Begleitscheinregulativs für die ordnungsmässige Gestellung des Gutes bei der Zollabfertigungsstelle innerhalb der gegebenen Transportfrist nur der Extrahent des Begleitscheines haftet, bezw. der bei demnächstiger Weiterbeförderung des Gutes — sei es auf der Eisenbahn, sei es auf dem Landwege — eintretende letzte Waarenführer die Verpflichtung zur Vorführung des Gutes mit dem unverletzten steueramtlichen Verschluss unter Vorlegung des Begleitscheins übernimmt.

2. Ist dagegen auf Antrag des Versenders ein Begleitschein I der in Rede stehenden Art von der Eisenbahnverwaltung extrahirt, in welchem Falle diese auch die Verantwortung für die Erledigung der Zollformalitäten übernimmt, so hat die Eisenbahnverwaltung sich genügende Sicherheit dafür zu verschaffen, dass ihr durch die Aushändigung des Gutes an den Adressaten und durch die Ueberlassung der Erledigung des Begleitscheins an Letzteren kein Schaden erwachse.

   Diese Sicherheit kann in Form einer Caution, entweder sofort bei Aufgabe des Gutes vom Versender, oder vor Auslieferung des Gutes vom Frachtbriefadressaten gefordert werden. Ist bei der Aufgabe des Gutes Caution nicht geleistet, so hat die Empfangs- (Auslieferungs-) Station sich von dem nicht als sicher bekannten Adressaten den Eingangszoll, nach den Umständen nach dem höchsten Satze des Zolltarifs, deponiren und ferner mit der Quittung über Gut und Zollbegleitschein eine Erklärung dahin ausstellen zu lassen, dass der Adressat die Verpflichtungen des Begleitscheinextrahenten übernimmt.

Aus Italien.

Die Conventionen.

Nach dem „Monitore delle strade ferrate" No. 19 theilen wir nachstehend das in der Sitzung der Kammer vom 5. Mai vorgelegte Königliche Decret, betreffend Auflösung der bisherigen Betriebsverträge, sowie den Entwurf für den Betrieb des Mittelmeer-, Adriatischen und Sicilianischen Netzes sowie Bau von Ergänzungsbahnen mit. (Wir bringen aus dieser Veröffentlichung nur auszugsweise dasjenige, was wir bisher noch nicht auf Grund der Angaben des „Economista" reproducirt hatten. Die Red.)

Art. 1. Die beiden Contracte vom 23. April 1884 werden genehmigt

a) zwischen den Ministern der öffentlichen Arbeiten, der Finanzen, für Ackerbau und Handel als Vertretern des Staates einerseits und dem Consortium für Betrieb des Mittelmeernetzes andererseits, bestehend aus: Fürst Marc Anton Borghese, Graf Giul. Bellinzaghi, der „Banca Generale", der Turiner Bank, der Turiner Discontobank, der Neapolitanischen Bank und der „Banca Subalpina e di Milano";

b) zwischen genannten Ministern und der Südbahngesellschaft.

Art. 2. Die von den Concessionären zur Staatscasse zu zahlenden Beträge für Rollmaterial, Betriebseinrichtungen und Vorräthe werden nach Massgabe der beiden obengenannten (als Anlagen bezeichneten) Contracte zur Bestreitung der aussergewöhnlichen Ausgaben verwendet, welche innerhalb der ersten vier Betriebsjahre entstehen sollten; hiervon machen die Sicilianischen Bahnen eine Ausnahme.

Art. 3. In die Bilanz über Einnahme und Ausgabe jedes der genannten Bahnnetze muss in Ausführung gedachter Contracte die bezügliche Summe eingetragen werden, welche dem Betriebe, wie der Bauausführung neuer Linien entspricht.

Art. 4. Die durch Gesetz vom 29. Juli 1879 herbeigeführte Belastung von Provinzen resp. anderweitigen Interessenten mit einem Kostenzuschuss zu Eisenbahnen 2., 3. und 4. Kategorie, welche Bauten der Staat ausgeführt hat, wird auf die Hälfte der betreffenden Beträge reducirt, mit der Bedingung jedoch, dass der bezügliche Betrag à fonds perdu gezahlt gelten soll und die betreffenden Interessenten auf ihr Recht zur Betheiligung am Reingewinn verzichten. Hierbei soll die „Succursale di Giovi" als Linie 1. Kategorie betrachtet werden.

Art. 5. Diejenigen Provinzen, Gemeinden, Consortien etc., welchen durch die Emission von staatsseitig garantirten Obligationen ein Theil der Baukosten vergütet wird, haben dem Vorerwähnten entsprechend die durch Commissionen festzusetzenden Beträge nebst Zinsen dem Staatsschatz zurückzuzahlen.

Art. 6. Die Communen dürfen keine Gebrauchssteuer auf Materialien und Gegenstände zum Bau und Betrieb von Eisenbahnen innerhalb ihres Territoriums legen; ebenso sind Stationen und Bahnlinien als ausserhalb des Steuerbezirkes stehend zu betrachten.

Art. 7. Die Geldinstitute, welche an der Emission der vom Staat garantirten Obligationen Theil nehmen dürfen, können dies nur bis zur Höhe des gegenwärtigen Reservefonds thun.

Art. 8. Dafern die Regierung den betriebunternehmenden Gesellschaften den Bau von gesetzlich genehmigten Ergänzungsbahnlinien anvertrauen will, hat der Staatsrath im Vorwege über das Geeignete der Abmachungen und Bedingungen zu beschliessen.

Art. 9. Rechnungshof und Staatsrath haben die finanziellen Auseinandersetzungen zu veranlassen; ferner ist ein Aufsichtsdienst über den Betrieb und Bau zu organisiren.

Art. 10. Durch den Minister der öffentlichen Arbeiten ist dem Parlament zu November jeden Jahres ein Bericht über Verträge mit den Betriebsunternehmern über den Bau von Bahnen, sowie über das finanzielle Betriebsresultat seit 1. Juni cr. vorzulegen, zugleich mit den Gutachten des Staatsrathes. (NB. Das Betriebsjahr in finanzieller Hinsicht läuft vom 1. Juli 1884 bis ultimo Juni 1885.)

Der Entwurf ist von einer ca. 60 Seiten umfassenden Denkschrift begleitet, über welche letztere besonders referirt werden soll.

Wortlaut der Contracte.

Die Hauptbestimmungen des oben im Artikel 1 des Decrets bezeichneten Contracts (Anlagen des Decrets — cfr. No. 35 Seite 451/452 dieser Zeitung) bezüglich des Mittelmeernetzes lauten:

Cap. I. Gegenstand und Dauer des Contractes, Gesellschafts-Constituirung.

Art. 1. Die Regierung überträgt dem (bereits genannten) Consortium die Betriebsleitung der das Mittelmeernetz bildenden Eisenbahnstrecken.

Art. 2. Die Gesellschaft hat sich innerhalb zweier Monate nach Veröffentlichung des den Contract genehmigenden Gesetzes zu constituiren; sie hat die Verpflichtung, auf Verlangen des Staates andere, diesem nicht zugehörige Bahnen mit in Betrieb zu nehmen.

Art. 3. Der officielle Name lautet „Societá italiana per le strade ferrate del Mediterraneo" und der Sitz der Gesellschaft wird durch das Gesellschaftsstatut bestimmt; für die permanenten Beziehungen zur Regierung ist indessen eine Behörde in der Landeshauptstadt einzusetzen. Für die Betriebsleitung sind mindestens zwei Betriebsdirectionen an passenden Orten des Bahnnetzes zu errichten, während die gesetzliche Gesellschaftsvertretung durch einen regierungsseitig zu bestätigenden Generaldirector zu erfolgen hat. Ueber die Stellvertretung desselben bestimmt das Gesellschaftsstatut.

Art. 4. Die Gesellschaft bedarf zu ihrer Constituirung eines Actiencapitals von 135 Millionen Lire und wird ihr Statut durch die Regierung genehmigt; Obligationen darf die Gesellschaft in den Grenzen des Handelsrechtes emittiren. (Siehe auch Art. 21 und 22.)

Art. 5. Die Mitglieder des Verwaltungsrathes müssen der Italienischen Nationalität angehören. Für die erste Amtsperiode werden sie durch den Constituirungsact der Gesellschaft ernannt und bedürfen der regierungsseitigen Bestätigung nicht.

Art. 6. Der vorliegende Contract tritt mit 1. Januar 1885 in Kraft und endet mit 31. December 1944; diese Dauer wird in zwei Perioden von je 30 Jahren getheilt. Beide Contrahenten haben das Recht, nach Beendigung der ersten Periode von dem Vertrage abzugehen, und zwar mittelst Kündigung zwei Jahre vor Schluss dieses Zeitraumes.

Cap. II. Normen und Bedingungen des Betriebes; Rollmaterial, Gebühren, Tarife; Reserve- und Erneuerungsfonds; Vertheilung der Einnahme.

Art. 7. Die das Mittelmeernetz bildenden Bahnlinien nebst Zubehör und festem Material werden von der Gesellschaft in dem Zustande übernommen, in welchem sie sich bei der Betriebsübernahme befinden. Die besonders (in einer Anlage B) aufgeführten Bauten, zu welchen der Staat die Mittel liefert, werden in den vier ersten Betriebsjahren durch die Gesellschaft ausgeführt. —

Art. 8. Eine oder mehrere Commissionen, aus je drei Vertretern des Staates resp. der Gesellschaften zusammengesetzt, welche den Betrieb des Mittelmeer- und des Adrianetzes übernehmen, besorgen

a) die Vertheilung des Personals der Verwaltungen, welche gegenwärtig die zur Bildung der beiden Netze bestimmten Linien betreiben, nach Massgabe des beiderseitigen Bedarfs;
b) die Vertheilung des rollenden sowie Betriebsmaterials und der Vorräthe, soweit solches vorhanden ist resp. sich im Stadium der Anfertigung oder Lieferung befindet, unter Berücksichtigung der besonderen Anforderungen jedes der beiden Netze und aus dem Gesichtspunkt, dass beide das erforderliche Material etc. in gleichmässigem Verhältniss bezüglich der Menge und der Beschaffenheit erhalten.

Die Bestimmungen Seitens besagter Commissionen sind endgültig und unwiderruflich.

Art. 9. In gleicher Art werden schiedsrichterliche Commissionen gebildet, falls sich bezüglich des Dienstes u. s. w. der gemeinsamen Stationen und Strecken, sowie des Verbandsverkehres der beiden Netze Meinungsverschiedenheiten ergeben sollten.

Art. 10. Der Staat verkauft von dem ihm zugehörigen vorgenannten Material etc. den dem Mittelmeernetz zuzuweisenden Theil; die Vorräthe müssen einem Werth von nicht unter 21 Millionen Lire entsprechen, wobei Taxirung und Bezeichnung auf besonders beigefügtem Vertrage beruht. In diesen vom Staat zu verkaufenden Vorräthen sind die metallenen Oberbaumaterialien nicht mitenthalten, welche die Reserve- oder Erneuerungsfonds berühren.

Art. 11. Für den Erwerb vorbezeichneter Roll-, Betriebs- und Vorrathsmaterialien zahlt die Gesellschaft eine Gesammtsumme von nicht unter 135 Millionen Lire; falls die Taxation nur eine geringere Summe ergeben sollte, verbleibt die Differenz unter der Bezeichnung „Caution" in der Staatscasse, ohne dass der Gesellschaft eine höhere Vergütung gezahlt wird, als die in Art. 23 stipulirte. Ergiebt die Taxation indess eine höhere Gesammtsumme, so hat die Gesellschaft den Ueberschuss über den Betrag von 135 Millionen Lire zu zahlen und erhält dann einen verhältnissmässig zu berechnenden höheren Einnahmeantheil, als den im Art. 23 festgesetzten. Das massgebende Verhältniss ist pro Jahr 7 820 000 Lire bei 135 Millionen Lire Kaufpreis.

Art. 12. Der Ankaufspreis mehrgedachter Materialien ist von der Gesellschaft in vereinbarten Raten an die vom Finanzminister zu bezeichnenden Cassen einzuzahlen; die mittlere Verfallzeit soll dabei auf den 1. Juli 1885 fallen.

Für das erste Betriebsjahr zahlt die Gesellschaft zur Dotirung der Reservefonds die Summe von 1 300 000 L.

Art. 13. Die Gesellschaft wird die ihr übertragenen Linien im Ganzen oder in Theilen (bis zu drei) in Betrieb setzen unter den vom Staat herrührenden Bedingungen. Allgemein ist zur Feststellung der die Concessionäre und Miteigenthümer betreffenden Einnahme- und Ausgabequoten getrennte Buchung und Rechnungslegung durchzuführen, von welch letzterer der Staat wie die Interessenten je ein Exemplar erhalten. Der Staat kann die betriebführende Verwaltung zur Zahlungsleistung an besagte dritte Interessenten ermächtigen, in welchem Fall Ausgleichung auf dem Conto des Staats zu erfolgen hat.

Art. 14. Der den Betrieb führenden Gesellschaft fallen sämmtliche ordentlichen und ausserordentlichen Ausgaben zur Last, mit Ausnahme der aus der regierungsseitigen Aufsicht entspringenden und der durch Reserve- resp. Erneuerungsfonds vorgesehenen.

Art. 15. Alles Roll- und Betriebsmaterial muss von der Gesellschaft in betriebsfähigem Zustand erhalten werden. Sie hat für alle Verluste und Schäden, durch Unglücksfälle oder durch höhere Gewalt verursacht, aufzukommen, überhaupt alle Pflichten eines Eigenthümers zu erfüllen; eine Ausnahme hiervon machen die durch Krieg herbeigeführten Verluste und Beschädigungen.

Die Gesellschaft darf betriebstaugliches Material nur unter Ersatz durch besseres und mit Zustimmung des Ministers veräussern.

Art. 16. Die Tarife und allgemeinen Bedingungen für Beförderung von Personen, Eil- und Frachtgut sind in besonderen Anlagen (mit D und E bezeichnet und zwar D nur durch Gesetz veränderliche, E mittels Königlichen Decretes zu ändernde Tarife) enthalten.

Alle Aenderungen in den Tarifen beider Arten bedürfen der Genehmigung der Regierung und sind rechtzeitig zu veröffentlichen; ebenso sind geeigneter erscheinende Tarife für Local- und internationalen Verkehr, jedoch auf der Basis der vorerwähnten Tarife der regierungsseitigen Genehmigung zu unterbreiten, inzwischen aber die bisherigen Sätze beizubehalten.

Die Regierung hat das Recht, auf Grund der bestehenden Tarife die Gesellschaft zu Einführung von verbesserten oder neuen Tarifen zu veranlassen, sei es für das Inland oder auf das Ausland bezüglich, oder mit Schifffahrt zu verbinden. In den in der besonderen Vereinbarung (intregirender Theil der Contracte, noch besonders zu besprechen. Anm. d. Red.) vorgesehenen Fällen kann der Staat der Gesellschaft Tariferniedrigungen aufgeben. Falls der Staat die gegenwärtigen Transportsteuern erhöht, ist die Gesellschaft für diesen Ausfall zu entschädigen.

Art. 17. Die internationalen Tarife sind von beiden betriebsführenden Gesellschaften (für das Mittelmeer- und Adria-Netz) der Regierung zur Genehmigung vorzulegen, und auf den bezüglichen Conferenzen können beide Gesellschaften Vertreter haben. Bei Meinungsverschiedenheiten entscheidet die Regierung.

Art. 18. (Siehe No. 35 Seite 452 das sub 14 Erwähnte; die Bestimmungen über den Gemeinschaftsverkehr auf der Linie Mailand-Chiasso werden detaillirt.)

Art. 19. Für die Unterhaltung der Bahnen wie des Materials werden folgende Reservefonds errichtet: a) Reservefonds zur Bestreitung von Schäden, durch höhere Gewalt verursacht; b) Reservefonds zur Auswechselung der Metalltheile des Oberbaues; c) Reservefonds für das Rollmaterial, um dasselbe stets gebrauchfähig zu halten.

Ausserdem wird ein Erneuerungsfonds (Cassa per gli aumenti patrimoniali) eingerichtet.

Art. 20. Für die ersten vier Betriebsjahre werden (ausser den in Anlage B genannten Bauten) die Kosten für Ausrüstung der Gleise mit Stahlschienen, nebst entsprechender Erneuerung und Ergänzung des Unterbaues in Folge Hebung des Verkehres sowie für weitere Anforderungen des letzteren aus dem Erneuerungsfonds gezahlt.

Art. 21. Das in Folge Hebung des Verkehrs mehr erforderliche Rollmaterial wird von der Gesellschaft nach Massgabe der besonderen Vereinbarung (Art. 71) durch Emission von Obligationen des Erneuerungsfonds direct beschafft und bleibt ihr Eigenthum.

Art. 22. Die jährliche Roheinnahme (directe und indirecte) des ursprünglichen Bahnnetzes nach dem Stande am 1. Januar 1884 wird in folgendem Verhältniss vertheilt:

10 pCt. für die Reservefonds und die laufende Unterhaltung des Roll- und Betriebsmaterials; 62½ pCt. an die betriebsführende Gesellschaft zur Deckung ihrer Betriebskosten; 27½ pCt. erhält der Staat.

Die Anfangseinnahme des ursprünglichen Netzes ist auf die Summe von 112 Millionen Lire veranschlagt; sie wird indessen erhöht durch die Anfangseinnahme der neuen Bahnlinien (Art. 74

und 75 der Vereinbarung), welche dem Hauptnetz noch nicht incorporirt sind.

Eine Mehreinnahme bis zum Betrage von weiteren 50 Millionen Lire ist folgendermassen zu theilen:

16 pCt. für Reservefonds und Erneuerungsfonds (cassa per gli aumenti patrimoniali); 56 pCt. der betriebführenden Gesellschaft zur Deckung der erhöhten Betriebskosten; 28 pCt. dem Staat.

Bei einer erhöhten Mehreinnahme bis zu nochmaligen 50 Millionen Lire werden repartirt:

16 pCt. wie vor für Reserve- und Erneuerungsfonds; 50 pCt. der Gesellschaft; 6 pCt. zur Erniedrigung der Tarifsätze nach Angabe der Regierung; 28 pCt. dem Staat.

Art. 23. Die Eingangs des vorigen Artikels erwähnten 10 pCt. der veranschlagten Anfangseinnahme enthalten auch die Vergütung resp. Verzinsung des für das Rollmaterial etc. von der Betriebsführerin gezahlten Kaufpreises, welche Verzinsung für jedes Jahr der Contractdauer die Summe von 7 820 000 L. (event. mehr, cfr. Art. 11) zu betragen hat; ausserdem sind die für die Reservefonds bestimmten Rücklagen folgendermassen specificirt: 200 L. für jedes Kilometer Betriebslänge zum Reservefonds für Beschädigung der Bahnlinien durch höhere Gewalt; 150 L. für jedes Kilometer eingleisiger und 250 L. für jedes Kilometer zweigleisiger Strecke der Betriebslänge zum Reservefonds für Erneuerung der Metalltheile des Oberbaues; ein dem Satz von 1¼ pCt. der Anfangs-Roheinnahme entsprechender Betrag zum Reservefonds für Instandhaltung der erforderlichen Menge des Rollmaterials. Ein etwa verbleibender Ueberschuss wird vom Staat unter die drei Reservefonds und den Erneuerungsfonds nach Massgabe des Bedürfnisses getheilt. (Schluss folgt.)

Niederländische Centralbahn.

Dem Geschäftsbericht der Niederländischen Central-Eisenbahngesellschaft für das Etatsjahr 1883 ist Folgendes zu entnehmen:

Die Bahn, welche von Utrecht über Zwolle nach Kampen führt, hat eine Länge von 102 km.

Befördert wurden: 394 086 Personen (407 237 in 1882), 1 328 (1 425) t Gepäck, 4 546 (3 881) t Expressgüter und 101 916 (98 177) t Frachtgüter, 371 (396) Equipagen, 4 781 (5 367) Pferde und 122 644 (107 892) Stück Vieh.

Die Einnahmen betrugen:

	1883 fl.	1882 fl.
aus dem Personenverkehr	515 551	515 219
„ „ Gepäckverkehr	15 914	17 222
„ „ Güterverkehr	192 816	198 300
„ „ Viehverkehr	78 129	77 839
Extraordinarien	46 833	50 921
Summa	849 243	859 501
pro Kilometer	8 326	8 436
pro Zugkilometer	1,69	1,73

Die Betriebskosten betrugen:

	1883 fl.	1882 fl.
Allgemeine Verwaltung	41 430	39 680
Bahndienst	66 124	67 289
Fahrdienst	94 322	96 226
Maschinendienst	139 535	133 866
Güterverkehr	13 039	13 618
Summa	354 450	350 679
pro Zugkilometer	0,706	0,704
Procent der Einnahmen	41,737	40,88

Die Nettoeinnahmen betrugen 494 793 fl.

Hiervon wurden verausgabt: Entschädigung für die Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken 17 560 fl., Erneuerung des Oberbaues 4 313 fl., Wagenmiethe und Wagenreparaturen 5 499 fl., Zuschuss zu der Pensions- und Unterstützungscasse 4 785 fl., Zinsen und Amortisirung 9 041 fl., sonstige Ausgaben 4 227 fl., im Ganzen 45 421 fl. Bleibt mithin ein Reingewinn von 449 372 fl. Von diesem Gewinnsaldo wurden 53 345 fl. verwendet zur Amortisirung von 227 Obligationen à 235 fl. und 321 882 fl. zur Auszahlung mit 7,05 fl. der Coupons 42 und 43 von 45 657 Obligationen. Von dem Ueberreste ad 74 145 fl. wird die Hälfte verwendet zur Tilgung von 371 Schuldscheinen à 100 fl. Die andere Hälfte wird wie folgt vertheilt: Reservefonds 10 pCt. = 3 707 fl., Verwaltungsrath 10 pCt. = 3 707 fl., Beamten der Gesellschaft 5 pCt. = 1 853,64 fl., Actionäre 75 pCt. = 28 020 fl.

Die Baurechnung betrug am Ende des Jahres 9 854 799 fl.

Der Wagenpark besteht aus 93 Personenwagen, 20 Gepäckwagen und 153 Güter- und Viehwagen.

Die Locomotiven haben 569 577 km durchlaufen gegen 564 826 km in 1882.

Die Wagen haben 5 344 040 Wagenkm und 10 914 813 Achskilometer zurückgelegt, wovon resp. 497 959 und 995 918 auf fremden Linien.

Frankreich.

Betriebsresultate im Jahre 1883.

Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten veröffentlicht die Betriebsresultate der Französischen Hauptbahnen (chemins de fer d'intérêt général) für das Jahr 1883 im Vergleich zum Vorjahr. Danach beliefen sich die Betriebseinnahmen:

Linien	Gesammteinnahme 1883 Frcs.	Gesammteinnahme 1882 Frcs.	Pro Tag und Kilometer 1883	Pro Tag und Kilometer 1882
Altes Netz	787 262 840	795 028 142	200	207
Neues Netz	250 749 480	243 540 052	64	64
Besondere Linien	6 087 291	6 471 278	126	134
Staatsbahnen	35 633 542	31 576 613	23	23
Die kleinen Privatbahnen	16 260 877	15 252 920	49	49
In Summa resp. durchschnittlich	1 095 994 030	1 091 869 005	112	117

Die in 1883 für den Betrieb eröffneten Linien haben eine Ausdehnung von 789 km, welche sich zusammensetzen aus: Altes Netz 178 km, neues Netz 245 km, Staatsbahnstrecken 366 km. — Die Gesammtbetriebslänge am 31. December 1883 belief sich auf 27 144 km Hauptbahnen. („Moniteur des intérêts matériels" No. 21.)

Strafrecht.

v. O. **Jede Beeinträchtigung der Vermögenslage (der Eisenbahn) gilt als Vermögensbeschädigung. Unterschied von der Vermögensgefährdung.** Der Angeklagte war von der Beschuldigung des versuchten Betruges freigesprochen und nur wegen Uebertretung aus § 367 No. 5 R.-Str.-G.-B.'s verurtheilt worden. Die gegen die Freisprechung gerichtete Revision der Staatsanwaltschaft wurde verworfen aus folgenden Gründen: „Nach der dem Eröffnungsbeschlusse vom 9. Juli 1883 zu Grunde liegenden Auffassung bestand der Thatbestand des versuchten Betruges, dessen der Angeklagte für verdächtig erachtet wurde, darin, dass derselbe eine Kiste, welche Feuerwerkskörper enthielt, unter der unwahren Declaration ihres Inhaltes als Luxuspapier der Güterexpedition der Leipzig-Magdeburger Eisenbahn in Leipzig zur Eisenbahnbeförderung aufgegeben in der Absicht, an Stelle des für Feuerwerkskörper tarifmässig zu bezahlenden höheren Frachtsatzes nur den niedrigeren für Luxuspapier zu entrichten und hierdurch dem Vermögen der Bahnverwaltung einen ihr rechtmässig zukommenden Verdienst zu seinen Gunsten ohne Recht zu entziehen. Der erstrebte rechtswidrige Vermögensvortheil und die Vermögensbeschädigung, welche bei Ausführung des Transportes eingetreten sein würde, wurde hiernach einerseits in der Ersparung, andererseits in der Einbusse des Differenzbetrages zwischen den höheren Frachtsätzen für die zu befördernden Feuerwerkskörper und der geringeren Fracht für das declarirte Luxuspapier gefunden und es würde, wäre der im Eröffnungsbeschlusse vorausgesetzte Sachstand erwiesen worden, die Verurtheilung des Angeklagten wegen Betrugsversuches einem rechtlichen Bedenken nicht unterlegen haben. Nach Inhalt der Urtheilsgründe ist jedoch in der Hauptverhandlung ein anderer Sachstand festgestellt worden, als in dem Eröffnungsbeschlusse angenommen war. Das Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands, in dessen neuester, auf dem von dem Bundesrathe auf Grund des Art. 45 der Reichsverfassung unterm 2. Juli 1881 gefassten Beschlusse beruhenden Redaction (Centr.-Bl. f. d. D. R. S. 261) unterscheidet in § 48 zwischen den unter A. aufgeführten, von der Beförderung mittelst Eisenbahn überhaupt ausgeschlossenen Gegenständen, zu denen (A. No. 8) alle der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen Gegenstände, soweit nicht die Bestimmungen in der Anlage D. Anwendung finden, gehören, und den unter B. aufgeführten, bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenständen. Zu den letzteren gehören (B. 1.) die in der Anlage D. verzeichneten Gegenstände, und unter diesen werden in Anlage D. I. u. A. Feuerwerkskörper aufgeführt, soweit sie nicht Stoffe enthalten, welche nach § 48 A. 3. von der Beförderung ausgeschlossen sind. Das Instanzgericht stellt fest, dass die Feuerwerkskörper, welche in der vom Angeklagten zur Beförderung aufgegebenen Kiste enthalten waren, solche gewesen sind, welche überhaupt von der Beförderung ausgeschlossen waren. Indem dasselbe im Uebrigen das Vorliegen einer auf Irrthumserregung hinzielenden falschen Vorspiegelung und die auf Erlangung rechtswidrigen Vermögensvortheils gerichtete Absicht annimmt, verneint es das Vorhandensein einer Vermögensbeschädigung im Sinne des Gesetzes. Die Vorinstanz erkennt als unzweifelhaft an, dass die Eisenbahnverwaltung bei Ausführung des Transportes der vom Angeklagten aufgegebenen Feuerwerkskörper gefährdet gewesen sein würde, insofern die Möglichkeit nicht ausgeschlossen gewesen wäre, dass dieselben explodiren und so einen Schaden veranlassen konnten; sie erachtet es aber für ausgeschlossen, in einer solchen Möglichkeit einer ohne unvorherzusehende Umstände kaum

annehmbaren Schädigung eine Vermögensbeschädigung im Sinne des § 263 R.-Str.-G.-B.'s zu erblicken. Dies erscheint nicht rechtsirrthümlich. Gestattet auch der Begriff der Vermögensbeschädigung im Gebiete des Betruges eine weite Auslegung in dem Sinne, dass darunter nicht blos eine effective und substantielle Verminderung des Vermögens durch Ausscheiden bestimmter concreter Bestandtheile aus demselben, sondern jede Beeinträchtigung und Verschlimmerung der Vermögenslage, welche durch die Irrthumserregung herbeigeführt ist, verstanden werden kann, so setzt sie doch immer eine nachtheilige Veränderung des actuellen Vermögenszustandes voraus. Als eine solche kann eine blosse Gefährdung, die blosse Möglichkeit künftigen Eintritts einer Vermögensbenachtheiligung, nach dem Wortlaute wie nach dem Sinne des Gesetzes, welches zum Thatbestande des Betruges als eines Vermögensdelictes die Verletzung fremden Vermögens voraussetzt, nicht angesehen werden. Es sind hierbei wohl die Fälle zu unterscheiden, in denen die Gefährdung eines bestehenden oder zu erwerbenden concreten Vermögensrechtes zugleich eine Verschlechterung des gegenwärtigen Vermögenszustandes in sich fasst, wie beispielsweise in dem Falle des Erwerbes einer in Folge der Unsicherheit des Schuldners in ihrer Einbringlichkeit gefährdeten Forderung, während nach den gemachten Vorspiegelungen der Erwerb einer sicheren Forderung beansprucht werden konnte oder wenn gegen den Erwerb der unsicheren, aber als sicher vorgespiegelten Forderung ein Vermögensstück hingegeben wurde, für welches jene in Folge ihrer Unsicherheit eine minderwerthige Gegenleistung repräsentirt. Schon der Erwerb der unsicheren Forderung an Stelle der sicheren oder an Stelle der mehrwerthigen Leistung enthält eine effective Beeinträchtigung des Vermögenszustandes. Ebenso ist Letzteres der Fall schon bei Belastung des Vermögens mit einer Schuldverbindlichkeit, nicht erst, wenn es zur Erfüllung der letzteren kommt. Anders hier. Vorausgesetzt der Transport wurde ausgeführt, ohne dass eine Explosion eintrat, so begründete die von der Vorinstanz anerkannte Möglichkeit, dass dies geschah, für die Eisenbahnverwaltung allerdings die Gefahr des möglichen Eintritts eines Vermögensschadens. Die actuelle Vermögenslage der Bahnverwaltung wurde aber durch den Transport allein nicht berührt. Die Frage nach der Höhe der Frachtsätze hat auszuscheiden, da bei richtiger Declaration die Beförderung überhaupt unterblieben sein würde. Von dem Entgehen eines Verdienstes, bestehend in der Differenz zwischen den bezahlten Frachtlöhnen und höheren, welche die Bahn bei wahrheitsgemässer Declaration zu beanspruchen gehabt hätte, kann keine Rede sein. Durch die Mitaufnahme der Kiste unter die zu transportirenden Güter wurde aber weder der Bestand der Eigenthumsrechte der Eisenbahn an ihrem zum Transporte verwendeten Material, noch der Rechtsbestand der ihr vertrags- oder gesetzmässig obliegenden Haftpflicht für fremdes Transportmaterial oder für die sonstigen mitbeförderten Güter geändert worden sein. Die von der Revision betonte Erhöhung des Risikos bestand nur in der Möglichkeit, dass durch völlig ausserhalb der falschen Vorspiegelung und Irrthumserregung liegende Momente, Selbstentzündung oder Explosion durch äussere Einwirkung, ein Schaden am Transportmaterial oder Gütern entstehen konnte. Die Möglichkeit des Eintritts eines Schadens kann aber mit dessen wirklichem Eintritte, wie ihn das Gesetz zum Thatbestande des Betruges fordert, nicht identificirt werden. — Es unterliegt allerdings nicht dem mindesten Zweifel, dass vom Standpunkte der Moral, wie im Hinblick auf die gefährdete öffentliche Sicherheit das Gebaren des Angeklagten deshalb, weil es sich um von der Eisenbahnbeförderung ausgeschlossene Gegenstände handelte, in keiner Weise weniger verwerflich erscheint, als wenn er, wie der Eröffnungsbeschluss annahm, Güter zum Transporte aufgegeben hätte, deren Beförderung bedingungsweise zugelassen war. Die Möglichkeit, in der Handlungsweise des Angeklagten den Versuch des gegen fremdes Vermögen gerichteten Betrugsdelictes zu finden, ist aber nach dem Vorbemerkten ausgeschlossen. Die staatsanwaltschaftliche Revision musste deshalb verworfen werden. (Erk. des III. Strafsen. des Reichsgerichts vom 8. November 1883; Entscheid. Bd. IX S. 168 ff.)

Literatur.

Zu der Deutschen Uebersetzung des Localtarifs der Oberitalienischen Bahnen für den Personen-, Gepäck-, Fahrzeuge-, Vieh- und Güterverkehr ist ein Ergänzungsheft 2 durch die Buchhandlung R. Schultz & Comp. in Strassburg i/Els. herausgegeben und kann von derselben zum Preise von 0,50 *M.* bezogen werden. Mit Rücksicht auf das Interesse, welches dieses Ergänzungsheft in weiteren Kreisen finden wird, glauben wir auf dasselbe unsere Leser aufmerksam machen zu sollen.

„Der Schutz der Erfindungen“. Der leitende Gedanke, den der Verfasser, Herr Dr. R. Klostermann, Geh. Bergrath und Professor der Rechte an der Universität Bonn, bei dem gedruckt vorliegenden Vortrage verfolgte, war: in einer gemeinverständlichen Form das Wesen des Patentrechts und, wie auch im Titel zum Ausdruck gebracht, den Schutz der Erfindungen mit besonderer Berücksichtigung unserer Deutschen Patentgesetzgebung so zur Darstellung zu bringen, dass Jeder, mag er Gewerbs- oder Kaufmann sein, die Schrift mit Verständniss und Nutzen wird lesen können. Gerade eine Anregung auf dem angedeuteten Gebiete erscheint um so mehr angezeigt, als gegenwärtig leider immer noch von Tausenden der Nutzen des Erfindungsschutzes zum eigenen Schaden unbeachtet gelassen wird. Wir behalten uns vor, auf den interessanten Vortrag demnächst zurückzukommen.

OFFIELLE ANZEIGZIEN.

I. Eröffnungen.

Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt. Am 1. Juni wird die zwischen der Station Elsterwerda und der Haltestelle Zeischa belegene Haltestelle Haida O. L. für den Personenverkehr eröffnet.

Mit diesem Tage kommen directe Billets von und nach der Haltestelle im Verkehr mit den Stationen Elsterwerda, Liebenwerda und der Haltestelle Zeischa zur Einführung. Abfertigung von Reisegepäck findet nicht statt.

Bis auf Weiteres werden bei der Haltestelle Zug 97, Abfahrt von Falkenberg 6 Uhr 15 Min. Vorm. und Zug 98, Abfahrt von Hoyerswerda 10 Uhr 25 Min. Vorm. nach Bedarf zur Aufnahme bezw. zum Absetzen von Reisenden anhalten.

Erfurt, den 31. Mai 1884.

Königliche Eisenbahndirection. (1329)

II. Betrieb.

Auf Grund des zur Ausführung des Gesetzes vom 17. Mai d. J., betreffend den weiteren Erwerb von Eisenbahnen für den Staat, ergangenen Allerhöchsten Erlasses vom 17. Mai d. J. wird vom 1. Juli d. J. ab das Oels-Gnesener Eisenbahnunternehmen mit den von uns verwalteten Strecken zu einer gemeinsamen Verwaltung vereinigt.

Die Verwaltung und Betriebsleitung der zu dem Oels-Gnesener Eisenbahnunternehmen gehörenden Strecken wird dem von uns ressortirenden Königlichen Eisenbahnbetriebsamte (Posen-Creuzburg) zu Posen innerhalb der den Königlichen Eisenbahnbetriebsämtern durch die Allerhöchst unter dem 24. November 1879 genehmigte Organisation der Staatseisenbahnverwaltung zugewiesenen Ressortbefugnisse übertragen. Dem bezeichneten Betriebsamte liegt hiernach die Erledigung aller Geschäfte der laufenden Bau- und Betriebsverwaltung ob, soweit dieselben nicht organisationsmässig der Direction oder dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten vorbehalten sind; dasselbe vertritt innerhalb seines Geschäftsbezirks in den zu seiner Zuständigkeit gehörigen Angelegenheiten die Verwaltung selbstständig, so dass es auch ohne besonderen Auftrag durch seine Rechtshandlungen, Verträge, Prozesse, Vergleiche etc. für die Verwaltung Rechte erwirbt und Verpflichtungen übernimmt, und hat in Angelegenheiten der ihm übertragenen Geschäfte alle Befugnisse und Pflichten einer öffentlichen Behörde.

Beschwerden über die Verfügungen und Anordnungen der Eisenbahnbetriebsämter sind instanzmässig an die Königlichen Eisenbahndirectionen zu richten.

Demgemäss sind, wie wir zur Verhütung von Verzögerungen und Nachtheilen besonders hervorheben, Anträge in den von dem Königlichen Eisenbahnbetriebsamte (Posen-Creuzburg) zu Posen ressortirenden Angelegenheiten der laufenden Bau- und Betriebsverwaltung nicht an uns, sondern an das vorbezeichnete Betriebsamt und Beschwerden über die von demselben erlassenen Bescheide und Anordnungen nicht an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten, sondern an uns zu richten.

Breslau, den 28. Mai 1884. (1330)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 1. Juni cr. wird die Güterhaltestelle Lulle geschlossen und dafür die bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Bippen (an der Strecke Rheine-Quakenbrück) auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtgütern einschliesslich Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere eröffnet werden.

Soweit die mit dem genannten Tage für Station Bippen zur Einführung gelangenden — bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahrenden — Tarifsätze höher sind als diejenigen der Station Lulle, kommen die letztern bis zum 15. Juli cr. einschliesslich noch im Verkehr mit Bippen zur Anwendung.

Köln, den 31. Mai 1884. (1331)

Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische).

III. Güterverkehr.

Am 1. Juli 1884 gelangen für Steine des Specialtarifs II bez. III bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Wien nach Berlin im **Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbande** folgende Ausnahmefrachtsätze zur Einführung:

Specialtarif II	Specialtarif III
pro 100 kg	
2,13 M.	1,80 M.

Breslau, den 4. Juni 1884. (1332)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Grossherz Badische Staatseisenbahnen. Die am 1. Mai 1884 eingeführten Transitfrachtsätze Mannheim bezw. Ludwigshafen-Würzburg treten mit 1. August 1884 ausser Kraft.

Karlsruhe, den 3. Juni 1884. (1333)
Generaldirection.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Steinkohlen für den **Rheinisch-Westfälisch-Bayerischen Verkehr** vom 1. Februar 1884 von den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Köln linksrheinisch und Köln rechtsrheinisch nach den Stationen Lichtenfels und Meiningen der Bayerischen Staatsbahn kommen bis zum 14. August d. J. auch für Steinkohlensendungen nach den gleichnamigen Stationen der Werrabahn zur Anwendung. Vom 15. August ab treten die bezüglichen Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Steinkohlen von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Köln linksrheinisch und Köln rechtsrheinisch nach Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt und der Thüringischen Privatbahnen vom 1. April d. J. wieder in Kraft.

Elberfeld, den 3. Juni 1884. (1334)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 1. Juni cr. treten folgende Nachträge zum Tarif vom 1. April 1881 für den Güterverkehr mit Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen im **Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbande** in Kraft, nämlich: No. VII zum 1. Heft, No. VII zum 2. Heft, No. VI zum 4. Heft und No. III zum 5. Heft.

Diese Nachträge, welche in den Geschäftslocalen der betheiligten Verwaltungen und bei den Verbands-Güterexpeditionen zu haben sind, enthalten verschiedene Aenderungen und Ergänzungen sowie die Tarifkilometer für die Station Düdelingen Werk der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, ausserdem der Nachtrag VII zum 2. Heft Tarifkilometer und Frachtsätze für die Stationen Altenkirchen, Dierdorf, Goldhausen, Grenzau, Höhr-Grenzhausen, Montabaur, Neitersen, Niedererbach, Puderbach, Ransbach, Raubach, Rheinbrohl, Sayn, Seifen, Selters, Siershahn, Walmerod und Wirges des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln rechtsrheinisch und der Nachtrag VI zum 4. Heft Tarifkilometer und Frachtsätze für die Stationen Remscheid-Hasten und Remscheid-Vieringhausen des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld und für die Stationen Eisern, Hain und Reinhold-Forster der Eisern-Siegener Bahn.

Köln, den 31. Mai 1884. (1335)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Zu den **„Vergünstigungen für den Güterumschlag in Riesa und Dresden pro 1884“** sind die Nachträge I resp. IV erschienen und von unserm Hauptbureau zu beziehen. Dieselben enthalten lediglich ermässigte Sätze für Steinkohlensendung ab Lugau, Oelsnitz b. L. und Zwickau nach Riesa-Elbkai und Dresden-Elbkai.

Dresden, am 1. Juni 1884. (1336)
Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Zu dem Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke **Frankfurt a. M.** und **Köln (rechtsrh.)** vom 1. Februar 1882 kommt mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. ab der Nachtrag VIII zur Einführung.

Derselbe enthält:
I. Berichtigungen;
II. Aenderung der Nomenclatur des Ausnahmetarifs für Holz des Sp.-T. II;
III. Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger;
IV. Entfernungen und Frachtsätze für die in den directen Verkehr einbezogenen Stationen der Westerwaldbahnstrecken Limburg-Siershahn-Altenkirchen und Siershahn-Engers des Directionsbezirks Köln (rechtsrh.), sowie Entfernungen und Frachtsätze für Station Friedrichssegen des Directionsbezirks Frankfurt a/M.

Der Tarifnachtrag ist durch die Expeditionen käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist.

Frankfurt a/M., den 26. Mai 1884. (1337)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a. M.-Erfurt. Der Einführungstermin der in unserer Bekanntmachung vom 25. d. Mts. bezeichneten neuen Tarife ist nicht der 1. Mai, sondern der 1. Juni.

Erfurt, den 30. Mai 1884. (1338)
Königliche Eisenbahndirection,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit 20. Juni d. J. kommen die **Nachträge XII und XIII zum Verbands-Gütertarife Theil II und III** zur Einführung. Exemplare derselben können von den Verbandsverwaltungen bezogen werden.

Dresden, am 30. Mai 1884. (1339)
Königliche Generaldirection
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Stettin-Märkisch-Schlesischer Verband. Am 10. Juni d. Js. treten für den Verkehr zwischen den diesseitigen Stationen Mallmitz, Armadebrunn, Modlau einerseits und den Stationen der Breslau-Freiburger Eisenbahn Jauer, Striegau, Königszelt, Schweidnitz, Canth und Mettkau andererseits directe Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betreffenden Güterexpeditionen sowie das Auskunftsbüreau hier — Bahnhof Alexanderplatz — nähere Auskunft ertheilen.

Berlin, den 1. Juni 1884. (1340)
Königliche Eisenbahndirection,
als geschäftsführende Verwaltung.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Am 1. Juni erscheint der Nachtrag XII zum **Hessisch-Pfälzischen Gütertarife** vom 1. October 1881. Derselbe enthält Frachtsätze für die Station Kaiserslautern Westbahnhof, ermässigte Sätze der Classe B für Mannheim-Neckarvorstadt und Ausnahmesätze für Steinschlag von Imsweiler nach verschiedenen unserer Stationen. Derselbe ist für 10 ₰ durch das Tarifbüreau käuflich zu beziehen.

Mainz, den 30. Mai 1884. (1341)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Specialdirection.

Hessische Ludwigsbahn. Für den Transport von rohen Bruchsteinen und Eisenerzen in Ladungen von 10 000 kg pro Wagen sind am 25. Mai besondere Ausnahme-Frachtsätze zwischen den Oesterreichischen Stationen Mitterdorf und Eisenerz einerseits und unseren Stationen Mannheim und Mannheim-Neckarvorstadt andererseits in Kraft getreten. Nähere Auskunft ertheilen die genannten Güterexpeditionen, sowie unser Tarifbüreau.

Mainz, den 30. Mai 1884. (1342)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Specialdirection.

Saarbrücken-Pfälzischer Güterverkehr. Am 1. Juni d. Js. erscheint der V. Nachtrag zum Saarbrücken-Pfälzischen Gütertarife (Heft III) vom 1. Februar 1881, welcher directe Frachtsätze für Kaiserslautern Westbahnhof, sowie für die Stationen der Strecken Wittlich-Cues-Berncastel und Pünderich-Traben-Trarbach enthält.

Exemplare werden gratis abgegeben.

Köln, den 31. Mai 1884. (1343)
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische).

Zu dem vom 1. April 1883 ab gültigen Tarife für den directen Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks **Hannover einerseits und Braunschweigischen Stationen andererseits tritt** mit Gültigkeit vom 15. Juni cr. ein Tarifnachtrag 4 in Kraft.

Derselbe enthält:
a) Ergänzungen der Nomenklatur der Ausnahmetarife für Getreide etc. und Holz etc.,
b) Aufhebung der Tarifsätze zwischen Oschersleben (Br.) und Niedersachswerfen-Ilfeld,
c) Tarifsätze für die neue aufgenommene Haltestelle Niederkaufungen des Eisenbahndirectionsbezirks Hannover,
d) Tarifsätze für Rohzucker und Melasse von der Braunschweigischen Haltestelle Wierthe nach Bremen, Hamburg etc.,
e) anderweite Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Anröchte, Belecke, Erwitte und Warstein der Warstein-Lippstadter Eisenbahn,
f) verschiedene Ergänzungen.

Der Nachtrag qu. ist durch die Güterexpeditionen zu beziehen.

Hannover, den 24. Mai 1884. (1344)
Königliche Eisenbahndirection,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1884 treten in den Staatsbahnverkehren **Hannover-Berlin** bezw. **Hannover-Magdeburg, Erfurt und Bromberg** ermässigte Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Steinkohlen in Wagenladungen von je 10 000 kg von Station Piesberg nach den Berliner Staatsbahnhöfen und Ringbahnstationen in Kraft.

Mit demselben Tage gelangen im Staatsbahnverkehr Hannover-Berlin ermässigte Entfernungen zwischen Buchholz, Hamburg und Lüneburg einerseits und Hohenbocka B. G. und Peitz C. Gr. andererseits sowie ferner in den Staatsbahnverkehren Hannover und Oldenburg-Oberschlesien Aenderungen und Ergänzungen der Nomenclatur einiger Ausnahmetarife zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Stationen, sowie die Auskunftsbüreaus hier und in Hamburg.

Berlin, den 1. Juni 1884. (1345)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 1. Juli cr. tritt zum Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Königlichen **Militärbahn** einerseits und Stationen der **Königlich Preussischen Staatseisenbahnen** (Eisenbahndirectionsbezirke Berlin, Bromberg, Erfurt und Magdeburg) sowie der Oberschlesischen Eisenbahn und Berlin Hamburger Bahnhof andererseits vom 1. April 1883 ein Nachtrag I in Kraft, welcher neben Aenderungen bezw. Ergänzungen des Vorwortes und des Verzeichnisses der Ausnahmetarife sowie Namensänderung von Stationen bezw. Haltestellen des diesseitigen Bezirks auch neue Frachtsätze zwischen der Station Sperenberg der Königlichen Militäreisenbahn einerseits und Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg sowie der Stargard-Cüstriner Eisenbahn andererseits, ferner einen Ausnahmefrachtsatz für Kiestransporte ab Millener Weiche bei Clausdorf und Aufhebung der Frachtsätze für Görlitz Vorbahnhof enthält.

Exemplare fraglichen Nachtrages können bei dem Auskunftsbureau der Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatseisenbahnen hier, Bahnhof Alexanderplatz, und bei den betheiligten Güterexpeditionen bezogen werden.

Berlin, den 31. Mai 1884.

Königliche Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung. (1346)

Weichsel-Eisenbahnverband. Der in unserer Bekanntmachung vom 28. März cr. zum 13/1. Mai cr. gekündigte Nachtrag I zum Specialtarif 3 des Weichsel-Eisenbahnverband-Tarifs vom 13/1. März cr., enthaltend Frachtsätze für den Transport von Bauhölzern und Schwellen zwischen Stationen der Russischen Südwestbahnen und Illowo-Marienburg, Elbing, Danzig und Neufahrwasser bleibt bis auf Weiteres bestehen.

Danzig, den 30. Mai 1884.

Die Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, (1347 J)
Namens der Verband-Verwaltungen.

Am 1. Juni d. J. treten im **Kilometerzeiger des Localgütertarifs** für den diesseitigen Directionsbezirk Aenderungen bezw. Ergänzungen der Entfernungen für die Stationen Dresden-Friedrichstadt, Görlitz, Grossenhain B. D. und C. Gr. Bahnhof, Kamenz und Zittau ein, durch welche Frachtermässigungen herbeigeführt werden. Nur im Verkehr zwischen Altwasser und Grossenhain B. D. und C. Gr. Bahnhof, sowie Kamenz entsteht eine geringe Erhöhung gegen die bisherige Frachtberechnung und treten daher die bezüglichen neuen Entfernungen erst vom 15. Juli d. J. in Kraft. Nähere Auskunft über die betreffenden neuen Entfernungen bezw. Frachtsätze wird von den betheiligten Güterexpeditionen sowie dem Auskunftsbureau Bahnhof Alexanderplatz hier, ertheilt.

Berlin, den 30. Mai 1884. (1348)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. Juni 1884 kommt zum 8. Südwestdeutschen Tarifhefte (Pfälzisch-Badischer Güterverkehr) der Nachtrag IX zur Einführung. Derselbe enthält Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Kaiserslautern Westbahnhof und theilweise geänderte Frachtsätze für die Station Ludwigshafen a/Rhn. mit den Badischen Stationen Geroldshausen, Heidingsfeld und Reichenberg.

Karlsruhe, den 29. Mai 1884. (1349)
Generaldirection
der Gr. Bad. Staatseisenbahnen.

Am 1. Juni dieses Jahres tritt für den **Transport von Kohlen und Cokes aus dem Buschtěhrad-Kladnoer Revier** von den Stationen der a. priv. Buschtěhrader Bahn: Wejhybka, Duby, Neukladno, Kladno (alt) und Buschtěhrad nach den im östlichen Theile Sachsens gelegenen Stationen ein Ausnahmetarif in Kraft, welcher bei den betheiligten Stationen zu erlangen ist.

Dresden, den 29. Mai 1884. (1350)
Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Die in dem Nachtrag VII zu Heft No. 1 und in dem Nachtrag VI zu Heft No. 2 des **Schlesisch-Süddeutschen Verband-Gütertarifes** enthaltene Bestimmung, wonach Mühlenfabrikate zu den Sätzen des Ausnahmetarifs (4) für Getreide, und Bleimennige (Minium) zu den Sätzen des Ausnahmetarifs (2) für Blei befördert werden, gelangt vom **16. Juli cr.** ab zur Aufhebung.

Im Schlesisch-Süddeutschen Verbande werden Mühlenfabrikate in Wagenladungen von 10 000 kg nach wie vor zu den Frachtsätzen des Specialtarifs I, Bleimennige (Minium) nach wie vor zu den Frachtsätzen der Allgemeinen Wagenladungsclassen befördert.

Breslau, den 29. Mai 1884. (1351)
Königliche Eisenbahndirection,
im Namen der Deutschen Verbands-Verwaltungen.

Am 1. Juni cr. treten zum Gütertarif für den **Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verband** folgende Nachträge in Kraft:

A. Verkehr mit Stationen der Badischen Staatseisenbahnen

Nachtrag IV zum Heft 1
" V " " 2
" IV " " 3
" II " " 4
" II " " 5

B. Verkehr mit Stationen der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn

Nachtrag III zum Heft I
" IV " " II
" IV " " III
" I " " IV
" II " " V

C. Verkehr mit Stationen der Main-Neckarbahn

Nachtrag II zum Heft I
" III " " II
" II " " III
" I " " IV
" II " " V

D. Verkehr mit Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen

Nachtrag X zum Heft II
" IX " " III

E. Verkehr mit Stationen der Württembergischen Staatseisenbahnen

Nachtrag II zum Heft I
" III " " II
" II " " III
" II " " IV
" II " " V

F. Verkehr mit Basel, Station der Badischen und Elsass-Lothringischen Eisenbahn

Nachtrag IX.

Diese Nachträge enthalten Tarifkilometer und Frachtsätze:

ad A. für die Stationen Appenweier, Hausen-Raitbach, Oos und Weingarten der Badischen Staatseisenbahnen,

ad B. für die Station Gustavsburg der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn (an Stelle der bisherigen niedrigeren laut unserer Bekanntmachung vom 12. April cr. am 1. k. M. zur Aufhebung kommenden Tarifkilometer und Frachtsätze),

ad C. für die Station Frankfurt a/M. (Westbahnhof) der Main-Neckarbahn,

ad E. für die Stationen Langenau bei Ulm, Lorch bei Gmünd, Neckarsulm, Vaihingen-Sersheim und Winnenden bei Waiblingen der Württembergischen Staatseisenbahnen, sowie ferner:

die Nachträge zu den Heften II: Tarifkilometer und Frachtsätze für die Stationen Altenkirchen, Dierdorf, Goldhausen, Grenzau, Höhr-Grenzhausen, Montabaur, Neitersen, Niedererbach, Puderbach, Ransbach, Raubach, Rheinbrohl, Sayn, Seifen, Siershahn, Walmerod und Wirges, sowie für die demnächst zu eröffnenden Stationen Hachenburg, Hallert, Ingelbach und Marienrachdorf des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch);

die Nachträge zu den Heften III: Tarifkilometer und Frachtsätze für die Stationen Eisern, Hain und Reinhold Forster der Eisern-Siegener Eisenbahn, Eil- und Stückgut-Frachtsätze für die Stationen Weitmar des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld, eine Bestimmung, die Abfertigung der Sendungen nach und von Dahlbruch, Ferndorf und Hilchenbach betreffend; der Nachtrag IX zum Tarif für den Güterverkehr mit der Station Basel: Tarifkilometer und Frachtsätze für die vorbezeichneten Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Köln (rechtsrheinisch) und der Eisern-Siegener Eisenbahn.

Durch die Nachträge zu den Heften II, III und IV (sub E oben) kommen ausserdem ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Holztransporte von Station Ulm, und durch die Nachträge zu den Heften II und III derselben Abtheilung Ausnahmefrachtsätze für Schwefelkies-Transporte nach Station Unterkochen zur Einführung.

Gleichzeitig tritt zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. im Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbande der Nachtrag I zum Heft V in Kraft, enthaltend Frachtsätze für die Station Frankfurt a/M. (Westbahnhof) der Main-Neckarbahn, sowie der Nachtrag III zum Heft IV, enthaltend die durch unsere Bekanntmachung vom 12. April cr. angekündigten erhöhten Frachtsätze für die Station Gustavsburg.

Exemplare sind durch die Verbands-Güterexpeditionen zu beziehen.

Köln, den 29. Mai 1884. (1352)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Für die **Beförderung von Eisenbahnschienen und Schienenbefestigungsgegenständen** in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg von Rheinisch-Westfälischen Stationen nach den Mecklenburgischen Stationen Teterow und Lalendorf tritt für die Zeit vom 1. Juni bis ultimo October d. J. eine Ermässigung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs Eb (für Eisen und Stahl des Sp.-T. II) des Rheinisch-Niederdeutschen Verbandsgütertarifs um 12 bezw. 6 ₰ pro 100 kg ein.

Vom 1. November cr. ab kommen für dergleichen Transporte wieder die vollen Sätze des Ausnahmetarifs Eb zur Anwendung.

Köln, den 27. Mai 1884. (1353)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Am 15. Juli cr. treten die in dem Gütertarif für den **Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Württembergischen Verkehr** vom 1. Januar 1879 enthaltenen Frachtsätze für die Station Soest — soweit sie nicht bereits durch die bezüglichen Frachtsätze im Heft 6 des Tarifs für den Westdeutschen Eisenbahnverband ersetzt und aufgehoben sind — ausser Kraft.

Die betreffenden Relationen sind auf unserem Tarifbüreau zu erfahren.
Köln, den 1. Juni 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische). (1354)

Weichsel - Eisenbahnverband. Mit dem 25. Mai/6. Juni cr. treten Special-Exporttarife für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der Moskau-Kursk-Bahn, sowie der Kursk-Charkow-Asow-Bahn je einerseits und Danzig sowie Neufahrwasser andererseits in Kraft, welche durchweg ermässigte Frachtsätze enthalten.
Die Special-Exporttarife vom 6/18. April 1883 sowie die Nachträge 1 zu denselben vom 1/13. September 1883 werden hierdurch aufgehoben.
Neue Tarifexemplare sind bei den Verbandstationen und der unterzeichneten Verwaltung zu haben.
Danzig, den 31. Mai 1884. (1355 J)
Die Direction der Marienburg - Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der Verband-Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni cr. kommt im Staatsbahnverkehr **Frankfurt a./M.-Magdeburg** der Nachtrag VII zur Einführung. Derselbe enthält: Berichtigungen, Aenderung der Nomenclatur des Ausnahmetarifs für Europäisches Holz des Specialtarifs II, Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Stationstariftabellen und zwar Aufhebung verschiedener Frachtsätze für Oschersleben M. H., Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen: Friedrichssegen des Eisenbahn - Directionsbezirks Frankfurt a/M., Ilsenburg des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg und Osterwieck der Osterwieck-Wasserlebener Bahn, sowie anderweite Entfernungen für die Stationen: Bebra, Dallgow, Leipzig M. H., Spandau und Wustermark; ferner Frachtsätze für Steinsalz ab Stassfurt (Station, Salzschacht und Fabriken) nach Mühlheim a/M. und Offenbach. Die betreffenden Sätze für Oschersleben M. H. kommen noch bis zum 15. Juli cr. zur Anwendung, von welchem Zeitpunkte ab alsdann die Abfertigung der Güter im Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Braunschweig stattfindet.
Frankfurt a/M., den 31. Mai 1884. (1356)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction.

Zum **Deutschen Eisenbahn - Gütertarif (Theil I)** vom 1. Februar 1883 ist mit Gültigkeit vom 23. Mai cr. ein Nachtrag IV in Kraft getreten, welcher neben Ergänzungen und Berichtigungen des Nachtrags III eine Abänderung bezw. Ergänzung der Anlage D zu § 48 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands enthält.
Dies wird Namens sämmtlicher Eisenbahnverwaltungen des Deutschen Reichs bekannt gemacht.
Berlin, den 5. Juni 1884. (1356a)
Königliche Eisenbahn - Direction, als geschäftsführende Verwaltung.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. Am 15. Juni d. J. tritt der Nachtrag V zu dem Tarife für den Verkehr zwischen Ungarischen Stationen einerseits und den Elbeumschlagsplätzen Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, sowie Dresden Elbkai andererseits vom 10. August 1882 in Kraft.
Derselbe enthält:
Anderweitige allgemeine Tarifvorschriften (Güterclassification) sowie Frachtsätze für Möbel aus gebogenem Holze, zerlegt.
Exemplare der betreffenden Nachträge liegen bei den betheiligten Stationen, sowie bei der Unterzeichneten zur Einsicht, resp. zum Bezuge bereit.
Wien, am 29. Mai 1884. (1357)
Die General-Direction.

Bayer.-Oesterr.-Ung. Güterverkehr. Die im Nachtrag VI ad Theil III Heft 1 für den rubr. G.-V. mit vorläufiger Giltigkeit bis Ende Juni 1884 enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für den Transport von Mais verbleiben nunmehr mit Giltigkeit bis Ende December a. c. in Kraft.
Ausserdem wird die Station Palota der priv. Oesterr.-Ung. Staats-Eisenbahngesellschaft mit den für Budapest bestehenden Frachtsätzen in den Mais-Ausnahmetarif für den rubr. Güterverkehr einbezogen.
Wien, im Mai 1884. (1357a)
K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb, zugleich im Namen der übrigen betheiligten Bahnverwaltungen.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafen-Verband. Am 25. Juni l. J. tritt Nachtrag III zu dem ab 1. Januar l. J. giltigen Seehafen-Ausnahmetarif, Theil III, Verkehr mit Ungarn, enthaltend Erweiterung des Ausnahmetarifs No. 5 b (Pflaumen, gedörrte etc.) in Wirksamkeit.
Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich auch bei der Verkehrsdirection der privilegirten Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft in Wien, I Pestalozzigasse 8, zu beziehen. (1358 RM)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlagsverkehr. Der im Nachtrag III zum Tarif Oesterreich-Laube resp. Tetschen / Bodenbach-Landungsplatz vom 1. October 1883 enthaltene Ausnahmetarif No. 56 für Porzellannägel findet auch in umgekehrter Richtung Anwendung.
Wien, am 29. Mai 1884. (1359)
Betriebsdirection.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlagsverkehr. Am 15. Juni d. J. tritt der Nachtrag V zum Tarif für den Elbeumschlagsverkehr „Ungarn-Laube-Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz bezw. Dresden-Elbkai“ vom 10. August 1882 in Kraft.
Exemplare liegen bei der Unterzeichneten zum Bezuge bereit.
Wien, am 29. Mai 1884. (1360)
Betriebsdirection.

In den Tarif für den **Böhmisch-Norddeutschen Kohlenverkehr** via Reitzenhain, resp. via Franzensbad, vom 1. April 1884 wird mit Giltigkeit ab 15. Juni 1884 die Station I l s e n b u r g des Eisenbahndirectionsbezirkes Magdeburg mit folgenden Schnittpunktsätzen aufgenommen:
Ab Schnittpunkt I: 322 km, 77 *M.*
Ab Schnittpunkt II: 335 km, 80 *M.*
Prag, am 28. Mai 1884.
Die Generaldirection der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, Namens der betheiligten Verwaltungen. (1361)

IV. Personen- und Gepäckverkehr.

Mitteldeutscher Personen- und Gepäckverkehr. Mit dem 10. Juni cr. kommen im Verkehr zwischen Eberbach einerseits und Berlin, Leipzig und Eisenach via Bebra-Hanau andererseits directe Tarifsätze für Schnellzugbillets I. und II. Classe zur Einführung.
Näheres durch die betheiligten Billetexpeditionen.
Erfurt, den 24. Mai 1884. (1362)
Königliche Eisenbahndirection,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Kiel-Flensburger Eisenbahn. Während der Zeit vom 1. Juni bis incl. 30. September cr. wird nach den Bestimmungen des Tarifs vom 11. Juni 1883 eine Ausgabe von directen Billets bezw. eine directe Gepäckexpedition zwischen der Station Kiel einerseits und dem Badeorte Glücksburg via Eckernförde andererseits stattfinden.
Das Nähere ist bei den Stationen zu erfragen.
Kiel, den 30. Mai 1884. (1363)
Die Direction.
Mölling.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. K. priv. Süd-Nordd. Verbindungsbahn. Mit 15. Juni d. J. tritt zu dem directen Personen- und Gepäcktarife, zwischen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn, Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und Böhmischen Nordbahngesellschaft einerseits und Stationen der Königl. Eisenbahndirectionen Berlin und Breslau, wie der Königl. Direction der Breslau-Freiburger Eisenbahn andererseits vom 20. Juli 1883 der Nachtrag II in Kraft.
Derselbe enthält geänderte Taxen für Tour- und Retourbillets.
Exemplare liegen bei der unterfertigten Centralverwaltung, sowie bei den betheiligten Stationen zur Einsicht bereit.
Wien, am 27. Mai 1884. (1364)
Die Centralverwaltung.

V. Submissionen.

Eisenberg-Crossener Eisenbahn.
210 Stück imprägnirte kieferne Eisenbahnschwellen,
100 Stück desgl. Weichenhölzer von zus. 314,2 m Länge, sowie
820 Stück eiserne Unterlagsplatten
sollen im Wege der Submission beschafft werden.
Die Lieferungsbedingungen sind von dem Unterzeichneten zu beziehen, bei demselben auch die Offerten bis zum
15. J u n i 1884
einzureichen.
Roda i/Sachs.-Altenburg, am 27. Mai 1884.
Der Controlingenieur
Schierholz, (1365)
Herzogl. Bauinspector.

Königliche Eisenbahndirection Erfurt. S u b m i s s i o n. Die Herstellung, Anlieferung und Aufstellung der eisernen Ueberbauten (ca. 4 m Stützweite) für zwei Gleise einer schiefen Eisenbahnbrücke von einer Oeffnung in Stat. 383 zwischen Beiseförth und Altmorschen soll verdungen werden.
Die Bedingungen, Gewichtsberechnung und Zeichnungen sind in unserem Bureau, Gartenstrasse 1, einzusehen, auch, soweit der Vorrath reicht, gegen p o r t o- und b e s t e l l g e l d f r e i e Einsendung von 2 *M.* von uns zu beziehen.
Versiegelte Offerten unter der Aufschrift
„Offerte auf Herstellung etc. des Ueberbaues einer schiefen Eisenbahnbrücke in Stat. 383“
sind bis 12. J u n i cr. V o r m i t t a g s 11 U h r an uns einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung derselben erfolgen wird.
Erfurt, den 24. Mai 1884. (1366)
Bautechnisches Bureau.
Kistenmacher.

Kgl. Württb. Staatseisenbahnen. Für die Werkstätten der Kgl. Württb. Staatseisenbahnen soll der Jahresbedarf von stählernen Kurbelzapfen (182 Stück), Kolbenstangen (69 Stück), Kurbelstangen (11 Stück), Gleitbahnen (10 Stück), schmiedeeisernen Kolbenkörpern und Deckeln (41 und 48 Stück), Spiralfedern (640 Stück) und Gummi-Bufferringen (3 300 Stück) angeschafft werden.

Das Verzeichniss nebst Lieferungsbedingungen und Zeichnungen kann von dem Secretariat der Generaldirection bezogen werden.

Lieferungsofferten sind versiegelt und mit der Aufschrift „Werkstätten-Materialien" versehen bis zum 11. Juni d. J., Mittags 12 Uhr bei dem Secretariat der Generaldirection einzureichen.

Stuttgart, den 29. Mai 1884. (1367)
K. Generaldirection der Staatseisenbahnen.
Böhm.

Submission auf Lieferung von Dampfkesseln Sonnabend, den 28. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr in unserem maschinentechnischen Bureau hierselbst, Köthenerstrasse 24. Offerten sind frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Dampfkesseln" an das genannte Bureau einzureichen. Bedingungen und Zeichnungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen oder von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 2,50 *M.* bezogen werden.

Berlin, den 4. Juni 1884. (1368)
Königliche Eisenbahn-Direction.



Pumpen

für alle Zwecke in allen Grössen.

Spritzen in verschiedenen Grössen.

Windmotoren.

Patent. mech. Schmierapparate für Dampfcylinder.

Rich. Langensiepen,
Masch.-Fabr. Buckau-Magdeburg.

Billetschränke

einfache, rechteckige und drehbare Doppelschränke, sowie runde drehbare mit Gefächern von Weissblech liefert die Billetschrankfabrik von

Eh. C. Hartmann, Elberfeld.

Referenzen: Die verehrlichen Eisenbahn-Directionen zu Elberfeld, Cöln rechtsrheinische, Münster, Strassburg, Magdeburg, Breslau, Christiania u. a.

Wir empfehlen alle Arten

Lacke und **Siccatife**

Spachtelmasse in Firniss gerieben

Waterproof-Firniss

welch letzterer zu Wagendecken und auch mit bestem Erfolg als **Ersatz für den viel theureren Güterwagenlack** verwendet wird. Proben aller Fabrikate gratis und franko.

C. G. Gaudig Nachfolger
Leipzig.



Vortheilhafte Bezugsquelle von Uhren.

Der Unterzeichnete liefert seit Jahren an die Beamten Uhren aller Art nur **I. Qualität** und unter **5jähriger Garantie** gegen **mässige Ratenzahlungen. Preis-Verzeichnisse, Zeugnisse** von **Behörden** und **Anerkennungsschreiben** franco und gratis. Nicht convenirende Uhren können innerhalb 4 Wochen umgetauscht oder auch zurückgegeben werden.

Hch. Hansen, Uhrenfabrik, Aachen, Bahnhofstr. 29.

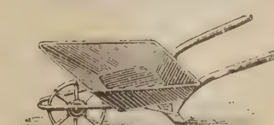
UNION

Actien-Gesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie zu Dortmund

liefert:

Kohlen und **Coaks. Erze.**
Puddelroheisen, Bessemerroheisen, Thomasroheisen,
Eisenbahnschienen und **Pferdebahnschienen** aus Bessemerstahl,
Laschen aus Schweisseisen, Flusseisen und Bessemerstahl.
Unterlagsplatten für Schienen aus Schweiss- und Flusseisen.
Lang- und **Querschwellen** aus Schweiss- u. Flusseisen.
Kleineisenzeug zum eisernen Bahnoberbau.
Bandagen aus Bessemer- und Martinstahl.
Achsen aus Bessemer-, Martinstahl und Flusseisen.
Radsätze für Waggons, Tender und Locomotiven.
Grubenschienen aus Eisen und Stahl.
Grubenschwellen aus Schweiss- und Flusseisen.
Grubenwagen-Räder und **complete Sätze** etc. aus Temperstahl.
Fliegende Geleise, Schachtgestänge, Schachtringe, eiserne **Streckenbögen.**
Brücken, Dächer, Drehscheiben, Eisen-Constructionen, Weichen, Kreuzungen.
Giesserei-Producte jeder Art. Potteriеguss.
Geschosse.
Schmiedestücke.
Geschmiedete Karren- und **Wagenachsen** aus Eisen und Stahl nach Profilbuch und in jeder vorgeschriebenen Façon.
Stabeisen: Rund, Vierkant, Flach, auch in Flusseisen, Bessemerstahl, Feinkorn, Puddelstahl, Hufstab- Mutter- Felgen-, Reifen- Roststab-Eisen.
Geschmiedetes Eisen.
Universaleisen.
Profilirtes Eisen aller Art nach Profilbuch als:
Winkeleisen, ⊤ Eisen, I Trägereisen, ⊓ Eisen, Fenstereisen u. s. w. — Für die **Normalprofile** nach dem deutschen Normalprofilbuch werden die Walzen allmälig, auf Wunsch und nach Vereinbarung auch sofort, eingeschnitten.
Kesselbleche in Prima, Feinkorn- Holzkohlen- Lowmoor- Flusseisen- Martinstahl- Bessemerstahl-Qualität.
Blechfaçonstücke aller Art, gepresst oder geschweisst.
Reservoirbleche. Sturz- und Feinbleche.
Walzdraht in Eisen, Flusseisen, Martinstahl und Bessemerstahl.

Eiserne Karren mit Stahlrädern,

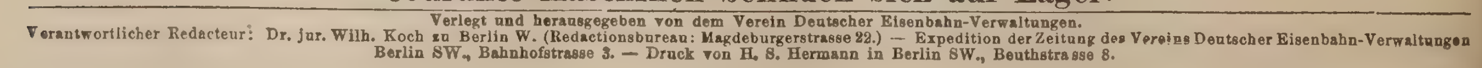


unverwüstlich, leicht, in den verschiedensten Formen und Grössen **fabricirt** in weit bester Construction billigst und gewährt grösseren Abnehmern höchsten Rabatt.

Grosses Lager.

Otto Neitsch in Halle a. d. S.,
Fabrik für Eisenconstructionen.

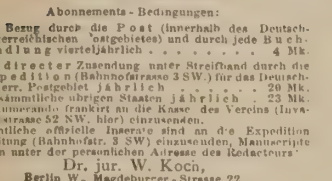




Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 45. 1884.

Zeitung des Vereins


Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1 Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.

2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 11. Juni 1884.

Dieser Nummer liegt No. 11 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

Sitzung am 13. Mai 1884.

Vorsitzender: Herr Geh. Ober-Regierungsrath Streckert.
Schriftführer: Herr Regierungs- und Baurath Jungnickel.

Der Vorsitzende spricht über einheitliche Zeitrechnung. Mit der Entwickelung des Eisenbahnwesens trat, wie in anderen Ländern, auch in Deutschland das Bestreben hervor, für bestimmte Einrichtungen im Verkehrswesen nach einer einheitlichen Zeit, Normalzeit, zu rechnen. Anfangs rechneten die Verwaltungen der einzelnen Bahnlinien nach verschiedenen Zeiten und zwar meistens nach der mittleren Ortszeit der grössten Stadt des betreffenden Bahnbezirks oder der Hauptstadt des betreffenden Staates. Noch im Jahre 1873 kamen bei Aufstellung der Fahrpläne auf den Eisenbahnen Deutschlands nebeneinander die Berliner, Münchener, Dresdener, Stuttgarter, Karlsruher, Frankfurter, Kölner, Lübecker, Königsberger, Giessener, Oldenburger, Elmshorner als Normalzeiten für die betreffenden Eisenbahngebiete und ausserdem die verschiedenen Ortszeiten zur Anwendung. Zur Beseitigung von Missverständnissen, welche die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes gefährden können, bewirkte das Reichs-Eisenbahnamt i. J. 1874 eine Einigung der Eisenbahnverwaltungen Deutschlands dahin, dass den graphischen, für den Gebrauch der Eisenbahnbeamten bestimmten Fahrplänen die mittlere Ortszeit Berlins als Normalzeit zu Grunde gelegt wurde. Diese Zeit ist seitdem bei einer grösseren Zahl — fast durchweg bei allen Norddeutschen — Bahnverwaltungen massgebend für den Verkehr zwischen den Büreaus des inneren Betriebsdienstes, also namentlich für den Stationsdienst, den gesammten Fahrdienst und den Depeschenverkehr, während in allen Zeitangaben für das Publikum, also für den äusseren Betriebsdienst, die mittlere Ortszeit der betreffenden Station beibehalten ist. Auf den Süddeutschen Bahnen und der Altona-Kieler Eisenbahn ist die Berliner Zeit nur für die graphischen Fahrpläne in Anwendung. Für die Regelung des inneren Betriebsdienstes gelten dagegen entsprechende besondere Normalzeiten, und zwar die Münchener, bezw. Stuttgarter, Karlsruher, Frankfurter, Giessener, Ludwigshafener, Oldenburger, Elmshorner und die Ortszeit. Auf einigen dieser Bahnen, auf den Württembergischen und den Badischen ist die betreffende Normalzeit, die Stuttgarter bezw. Karlsruher Zeit, nicht nur zur Regelung des inneren Betriebsdienstes, sondern auch für den äusseren Verkehrsdienst angewendet. Der grösste Theil der Eisenbahnverwaltungen Deutschlands hält nun im Interesse der Sicherheit des Betriebes für dringend wünschenswerth, dass das Nebeneinanderbestehen verschiedener Zeitrechnungs - Methoden beseitigt und eine Normalzeit in Deutschland für den inneren Betriebsdienst und für den Verkehr mit dem Publikum eingeführt werde. Die Frage ist zur Zeit noch nicht gelöst, obgleich diese Einrichtung in einigen anderen Ländern bereits ohne Schwierigkeiten Eingang gefunden hat. In England und Schottland gilt die mittlere Ortszeit von Greenwich als Normalzeit für das Verkehrswesen und das ganze bürgerliche Leben, in Irland eine von dieser Zeit um 25 Minuten abweichende Normalzeit. Die grösste Differenz zwischen der Normalzeit und Ortszeit beträgt in England nach Westen 22⅓, nach Osten 8 Minuten. In Frankreich ist die Pariser Zeit die Normalzeit für das ganze Verkehrswesen, für das sonstige bürgerliche Leben gilt die Ortszeit; die grösste Differenz beträgt 27 Min. 18 Sec. bezw. 19 Min. 46 Sec. In Oesterreich gilt die Prager, in Ungarn die Budapester Zeit für das ganze Verkehrsleben, für das sonstige bürgerliche Leben die Ortszeit; die grössten Zeitdifferenzen betragen in Oesterreich 14 bezw. 22, in Ungarn 19 bezw. 26 Minuten. In Italien ist für das Festland die mittlere Zeit von Rom als Normalzeit für Eisenbahnen, Post und Telegraphie, in einigen Städten der Südbahn und der Oberitalienischen Bahnen auch für das bürgerliche Leben eingeführt; grösste Zeitdifferenz beträgt 24 bezw. 22 Minuten. In Belgien und den Niederlanden gilt die Brüsseler bezw. Amsterdamer Zeit als Normalzeit für das gesammte Verkehrswesen, nicht aber für das bürgerliche Leben. In Schweden gilt seit dem 1. Januar 1879 die Stockholmer Zeit, welche von den Ortszeiten in max. 36⅓ und 16 Minuten abweicht, für das Verkehrswesen und das gesammte bürgerliche Leben. Diese Zeitrechnung hat sich dort sehr gut bewährt und allseitige Zustimmung gefunden. In Oesterreich-Ungarn wurde eine Zeit lang für den äusseren Verkehrsdienst statt der eingeführten Normalzeit die Ortszeit angewendet; diese Massregel musste aber auf Drängen des Publikums als unzweckmässig wieder abgeschafft werden.

Die Amerikanische Regierung hat für den October d. J. einen Weltcongress nach Washington berufen behufs Feststellung eines gemeinsamen Normalmeridians und einer gemeinsamen Normalzeit. Die Amerikanischen, inzwischen von den meisten Eisenbahnen der Vereinigten Staaten und Kanadas bereits für den

Eisenbahnverkehr eingeführten Vorschläge sind im Allgemeinen folgende. Von dem in 360 Längengrade getheilten Erdumfang sollen 24 als Normalmeridiane derartig ausgewählt werden, dass sie um 15 Grad, also je eine Stunde Zeitdifferenz von einander entfernt sind; als Anfangsmeridian (Nullmeridian) wird der 180. Grad, also 12 Stunden von dem Meridian von Greenwich entfernte Meridian angenommen; der durch diesen Anfangsmeridian bestimmte Tag und die Tagesstunde soll als Weltzeit eingeführt werden; die Tagesstunden derjenigen Orte, welche nicht unter einem der 24 Normalmeridiane liegen, werden nach dem betreffenden nächstliegenden Normalmeridian geregelt.

Die Einführung eines gemeinsamen Anfangsmeridians und einer internationalen Zeit für den innern Dienst der Eisenbahnen, Telegraphen und Posten ist auch Gegenstand der Berathung auf der 1882 in Rom stattgefundenen 7. Generalconferenz der internationalen Gradmessungscommission gewesen. Aus den daselbst gefassten Resolutionen ist Folgendes hervorzuheben: Der erste Meridian soll der von Greenwich sein und die Längen von diesem aus von Westen nach Osten gezählt werden (nach den Amerikanischen Vorschlägen soll die Zählung der Längen von Osten nach Westen erfolgen); der Mittag von Greenwich gilt als Ausgangspunkt der Universalzeit und des Universaldatums; diese Universalzeit soll für wissenschaftliche Zwecke und für den inneren Dienst der Verkehrsanstalten dienen, neben welcher die einzelnen oder die national unifizirten Ortszeiten im bürgerlichen Leben auch ferner Anwendung finden sollen.

Die Annahme der Berliner Zeit, welche gegenwärtig bei den Norddeutschen Bahnen für den inneren Betriebsdienst bereits eingeführt ist, für sämmtliche Deutsche Eisenbahnen würde einen den Amerikanischen Vorschlägen nahekommenden Zustand für Deutschland herbeiführen; wollte man sich enger an diese Vorschläge anschliessen, also einen Meridian für Deutschland wählen, welcher von dem Greenwicher genau um 60 Minuten abweicht, so würde man einen von Berlin etwa 7—8 Minuten weiter östlich liegenden Meridian, etwa den durch Stargard in Pommern gehenden, wählen können. Die äussersten westlichen und östlichen Punkte Deutschlands, welche jetzt eine Zeitdifferenz von 30 bezw. 37 Minuten gegen die Berliner Zeit haben, würden dann von dem neuen Meridian um 38 bezw. 29 Minuten abweichen. Derselbe Meridian würde auch für Oesterreich, den grössten Theil Ungarns, die Schweiz, Italien, Griechenland, Norwegen und Schweden der Normalmeridian sein können.

In Betreff der Uebertragung der für den inneren Dienst der Verkehrsanstalten einzuführenden Normalzeiten auf das gesammte bürgerliche Leben, welche durch die Amerikanischen Vorschläge begünstigt, durch die Beschlüsse des Römischen Congresses aber ausgeschlossen wird, sind die Ansichten noch vielfach getheilt. Die zu Gunsten der Uebertragung sprechenden Gründe sind vielfach in Aufsätzen erörtert worden und werden hoffentlich nach und nach auch die Gegner überzeugen, dass diese Massregel nicht nur für das Verkehrsleben nothwendig, sondern auch für das bürgerliche ohne Nachtheil ist. Die von gegnerischer Seite bisher dagegen vorgebrachten Gründe erscheinen nicht genügend; dieselben beziehen sich hauptsächlich darauf, dass die für viele Bewohner, namentlich die ländlichen, unbequeme Verschiebung des bürgerlichen Mittags gegen die wahre Mittagszeit dadurch noch unangenehmer fühlbar sein werde, dass die jetzige mittlere Ortszeit schon gegen die wahre Mittagszeit etwas verschoben sei; diese letztere Verschiebung erstreckt sich bis zu 16 Minuten; sie findet aber in der äussersten Ausdehnung in einer Jahreszeit (November und Februar) statt, in welcher es ohnehin in Folge leicht eintretender Witterungsverhältnisse zuweilen unmöglich ist, eine bestimmte Tageszeit zu erkennen.

In der an diesen Vortrag sich knüpfenden Discussion sprach sich Herr Geh. Regierungsrath Grapow gegen die allgemeine Einführung einer Normalzeit aus, während die Herren Oberbaurath Krancke und Geh. Ober-Regierungsrath Dr. Gerstner dieselbe wärmstens befürworteten. Herr Geh. Ober-Regierungsrath Elsasser bemerkte, dass für die Telegraphie die Einführung einer nationalen Normalzeit wünschenswerth und geeignet sei, nicht aber die Einführung einer Weltzeit.

Durch Abstimmung in üblicher Weise wurden zu einheimischen ordentlichen Mitgliedern aufgenommen die Herren Reg.-Assessor Elias; Regierungsrath Etzdorf; Regierungsrath Hoyer; Eisenbahn-Maschineninspector Lutterbeck; Reg.-Assessor Michaelis; Reg.-Assessor Pedell; Reg.-Assessor Hermann Schulze; Hülfsarbeiter beim Betriebsamte Berlin, Dir.-Bez. Erfurt, de Terra; Eisenbahn-Bauinspector Thelen; zu auswärtigen ordentlichen Mitgliedern die Herren Ingenieur Dapples, techn. Inspector der Schweizer. Bahnen in Bern und Baurath Hostmann in Halle a. S.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neu eröffneter Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Von der geschäftsführenden Direction des Vereins ist auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereinsstatuts allen Verwaltungen mitgetheilt worden, dass die nachgenannten Strecken als Vereinsbahnstrecken zu betrachten seien.

1. Die der Königlichen Eisenbahn-Direction (rechtsrheinischen) zu Köln unterstellten, am 30. v. Mts. dem öffentlichen Verkehre nach Massgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 übergebenen Neubaustrecken Engers-Altenkirchen (61,10 km), Grenzau-Höhr-Grenzhausen (2,78 km) und Siershahn-Staffel (29,80 km) (untere Westerwaldbahn), mit den Stationen Altenkirchen, Dierdorf, Goldhausen, Grenzau, Höhr-Grenzhausen, Montabaur, Neitersen, Niedererbach, Puderbach, Ransbach, Raubach, Sayn, Seifen, Selters, Siershahn, Walmerod und Wirges.

2. Die dem Administrationsrathe der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft unterstellte, normalspurige, 32,48 km lange Vollbahn Zaandam-Hoorn (Theilstrecke der Linie Zaandam-Enkhuizen). Der Betrieb der vom Niederländischen Staate erbauten Strecke ist am 20. v. Mts. von der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft übernommen worden. Diese Linie, an welcher die für den Gesammtverkehr eröffneten Stationen Oostzaan (5,81 km ab Zaandam), Purmerend (13,22 km), Kwadyk (16,51 km), Oosthuizen (23,19 km), Avenhorn (27,66 km) und Hoorn (32,48 km) gelegen sind, schliesst in Zaandam an die seitens derselben Gesellschaft gleichfalls vom Staate gepachtete Strecke Helder-Amsterdam an.

3. Die am 1. d. Mts. für den allgemeinen Verkehr eröffnete, der Direction der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen unterstellte 15,3 km lange Flügelbahn Piski-Vajda-Hunyad mit der Station Vajda-Hunyad und der Haltestelle Cserna-Keresztur (6,5 km ab Piski).

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Direction ist Anfangs dieses Monats die Ausgabe der neuen Kilometerzeiger No. 37 (Königliche Eisenbahn-Direction zu Breslau), No. 62 (K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn), No. 80 (K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn) und des III. Nachtrages zu No. 6 (Königliche Eisenbahn-Direction zu Berlin), des III. Nachtrages zu No. 13 (Königliche Eisenbahn-Direction zu Bromberg) und des IV. Nachtrages zu No. 26 (Königliche Eisenbahn-Direction [rechtsrhein.] zu Köln) bewirkt worden. Durch den neuen Kilometerzeiger No. 37 werden die Kilometerzeiger No. 37, 42 und 43, sowie der I. und II. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger No. 37, durch den Kilometerzeiger No. 62 der im Juni 1881 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Zahl und durch den Kilometerzeiger No. 80 der im Juni 1881 ausgegebene Kilometerzeiger No. 80 aufgehoben und es sind dieselben einzuziehen.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Zu dem Verzeichniss No. 53 (Königlich Württembergische Staatseisenbahnen) ist der I. Nachtrag und zu dem Verzeichniss No. 45 (Königlich Sächsische Staatseisenbahnen) ist der III. Nachtrag zur Vertheilung gelangt.

Generalverzeichniss der Koupons für kombinirbare Rundreisebillete. Zu dem genannten Generalverzeichniss ist der II. Nachtrag (durch welchen der Ende Mai herausgegebene Nachtrag aufgehoben wird) von der geschäftsführenden Direction herausgegeben worden.

Adressen-Verzeichniss der Wagen-Verwaltungen. Zu diesem Verzeichniss ist der VII. Nachtrag von der geschäftsführenden Direction vertheilt worden.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direction sind erlassen worden:

3018 vom 31. v. Mts. und

3068 vom 4. d. Mts. an alle Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 7. d. Mts.).

3080 vom 4. d. Mts. an alle Vereinsverwaltungen, betreffend Abrechnungsverfahren auf den Gemeinschafts- (Uebergangs-) Stationen der Königlich Preussischen Staatseisenbahnen (abgesandt am 7. d. Mts.).

3088 vom 5. d. Mts. an alle Vereinsverwaltungen (Begleitschreiben zu dem II. Nachtrag zu dem General-Verzeichniss der Koupons für kombinirbare Rundreisebillete) (abgesandt am 7. d. Mts.).

3096 vom 3. d. Mts. an alle Vereinsverwaltungen (Begleitschreiben zu den Nachträgen der Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse) (abgesandt am 6. d. Mts.).

3097 vom 3. d. Mts. an alle Vereinsverwaltungen Begleitschreiben zur Sammlung von Kilometerzeigern) (abgesandt am 6. d. Mts.).

3115 vom 5. d. Mts. an alle Vereinsverwaltungen, betreffend Massregeln gegen die Einschleppung der Reblaus (abgesandt am 8. d. Mts.).

3133 vom 5. d. Mts. an alle Vereinsverwaltungen (Begleitschreiben zu dem VII. Nachtrag zu dem Adressen-Verzeichniss der Wagen-Verwaltungen) (abgesandt am 8. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Preussische Staatsbahnen: Bahneröffnungen.

Am 16. d. M. wird im Bezirk der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Breslau die 10,5 km lange Bahnstrecke Breslau-Koberwitz, Theilstrecke der Bahnlinie Breslau-Stroebel, welche auf dem Centralbahnhof Breslau an die Hauptbahn an-

schliesst, mit den Haltestellen Klettendorf, Bettlern, Domslau und Koberwitz für den Personen- und Güterverkehr eröffnet.

Am 1. d. M. ist im Bezirk der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Erfurt die an der Bahnstrecke Elsterwerda-Falkenberg zwischen Elsterwerda und Zeischa gelegene Haltestelle Haida O. L. für den Personenverkehr eröffnet.

Eisenbahn Erfurt-Ritschenhausen.

Wie das „L. T." meldet, ist jetzt die eingleisige Verbindung zwischen Erfurt und Grimmenthal vollständig. Die Station Suhl empfängt ihre Dienstgüter von jetzt ab nicht mehr über die Werrabahn, sondern über die neue Strecke. Es wird nun sofort mit der Legung des zweiten Gleises begonnen werden, so dass am 1. August, dem Tage der Betriebseröffnung der neuen Bahn, voraussichtlich die Strecke zweigleisig sein wird.

Secundär-Harzbahn Schwarzfeld-Lauterberg-Andreasberg.

Die Eröffnung dieser Linie wird am 10. Juli bis Lauterberg stattfinden.

Zahnradbahn auf den Niederwald.

Am Pfingstsonntag, den 1. Juni, ist die nach dem Niederwald hinaufgelegte Zahnradbahn dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Sie hat eine Länge von 2 300 m, doch ist die letzte Strecke von etwa 200 m durch den Wald bis zum Germaniadenkmal noch nicht fahrbar, sodass dieselbe einstweilen noch zu Fusse zurückgelegt werden muss. Die stärkste Steigung ist 1 : 5 oder 20 pCt. (wie bei der nur 1 520 m langen Drachenfelsbergbahn), die schwächste 1 : 29. Am Adlerthurm, am oberen Ende von Rüdesheim, steigt man in den Wagen, fährt zunächst durch die Grabenstrasse und gelangt dann zwischen den Rebenpflanzungen der „Hinterhäuser" und des „Engerweges" in einer Curve von 300 m Radius bis an den Saum des Waldes. Man sieht das Denkmal in der Ferne stets vor sich und die Aussicht auf das Rheinthal ist ganz offen. Die Fahrt dauert 12—15 Minuten. Bei der feierlichen Eröffnung der Bahn war auch der Schweizer Ingenieur Riggenbach, der Schöpfer des Zahnradbergbahnsystems, als Ehrengast zugegen. Die Festgesellschaft begab sich, als sie oben im Walde angelangt war, zum Denkmal und dort brachte der Banquier Abel aus Berlin, der Vorsitzende des Verwaltungsrathes, ein Hoch auf den Kaiser Wilhelm aus, das mit dreimaligen Hoch bestärkt wurde, während die Musik das „Heil Dir im Siegerkranz" spielte. Der Eisenbahnminister Maybach, der Regierungspräsident von Wurmb und der Landesdirector Sartorius sandten aus Montabaur, wo sie der gleichzeitigen Eröffnung der Westerwaldbahn beizuwohnen hatten, telegraphischen Glückwunsch. Bei dem Festmahl, das zu Rüdesheim im Hotel Jung (am Staatsbahnhof) veranstaltet war, brachte Regierungsrath Gräff aus Wiesbaden den Kaisertoast aus. Der Maschinendirector Schneider von Berlin, unter dessen Oberleitung der Baumeister Peters die Bahn in kaum 4 Monaten ausgeführt hat, trank auf das Wohl Riggenbach's, der seinerseits in launiger Weise dankte und darauf hinwies, dass die Bergbahnen, die er zuerst in der Schweiz durchgesetzt, nun schon in Italien, Spanien, England und Deutschland (aber noch nicht in Frankreich) zur Anwendung gebracht seien. Der Bahnpräsident Abel trank auf das Wohl der Stadt Rüdesheim und Bürgermeister Alberti auf die Erbauer der Bahn.

Eröffnung der Unterwesterwaldbahn.

Ueber die am 30. Mai erfolgte Eröffnung der Linie Engers-Limburg-Altenkirchen mit Zweigbahn erhalten wir nachträglich folgende Mittheilung: Von Seiten der Bahnverwaltung waren keine festlichen Veranstaltungen getroffen, wohl aber von einem Comité in Montabaur, an dessen Spitze der stellvertretende Landrath Herr Dr. v. Lepell stand. Dieses hatte die Behörden, Industriellen u. s. w. zur Theilnahme an einer Festfeier in Montabaur eingeladen. Vorzugsweise erschienen waren dazu der Oberpräsident Graf zu Eulenburg, der Regierungspräsident Herr v. Wurmb, der Landesdirector Herr Sartorius u. A. Am Mittage brachte die festgeschmückte Locomotive die Gäste von Engers, Limburg und Altenkirchen, namentlich aber zahlreiche Betheiligte aus Grenzhausen und Höhr nach Montabaur. Hier ging auf dem prächtig geschmückten Bahnhofe der feierliche Empfang und darauf der Festzug in die Stadt vor sich. Der alterthümliche aber freundliche Ort, der von einer malerischen Burg überragt wird, prangte in herrlichem Schmuck. Die Gäste wurden jubelnd empfangen. Um 1 Uhr fand ein Festmahl statt. Den Trinkspruch auf den Kaiser brachte der Oberpräsident Graf Eulenburg aus. Regierungspräsident von Wurmb toaste auf die Stadt Montabaur, Reichstagsabgeordneter Dr. Lieber auf den Ober- und Unterwesterwaldkreis. Besonders gefeiert wurde das Eisenbahncomité, an dessen Spitze der würdige Dechant Müller aus Grenzhausen stand, dessen rastlosem Eifer vor Allem das Zustandekommen der Bahn zu danken ist. Ehrenvolle, dankbare Erwähnung fand auch der grösste Industrielle des Bezirks, der Geh. Commercienrath Krupp in Essen, der durch Uebernahme einer Generalgarantie für die Kosten des Grunderwerbs und durch grossartige Geldspenden für die Vorarbeiten der mächtigste Förderer des Unternehmens wurde, dessen endliche Fertigstellung von der fleissigen Bevölkerung des Westerwaldes freudigst begrüsst wird. Nach dem Festmahle fand gesellige Zusammenkunft in einem Concertgarten statt, wo die Gesangvereine der Stadt verschiedene Lieder zum Vortrage brachten. Gegen 6 Uhr Abends fuhren auf dem neuen Schienenwege die Festgäste wieder ihrer Heimath zu.

Meklenburgische Südbahn.

Der Bericht über die Lage des Unternehmens giebt der Hoffnung Ausdruck, dass die ganze Bahn am 1. October d. J. dem Betriebe wird übergeben werden können, falls die mit der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn-Gesellschaft, der Plau-Güstrower Eisenbahn-Gesellschaft, dem Deutsch-Nordischen Lloyd und der Friedland-Neubrandenburger Eisenbahn schwebenden Verhandlungen über die Anschlüsse zu Parchim, Karow, Waren und Neubrandenburg in nächster Zeit zum Abschlusse gelangen. Ueber die Anschlüsse in Parchim, Karow und Waren liegen bereits Vertragsentwürfe vor. Für die Bauausführung ist Seitens der Firma Schmidt & Bichel eine Caution von 150 000 ℳ bestellt worden. Ausserdem wird derselben ein Zehntel des Werthes der gelieferten Arbeiten, bezw. der Materialien einbehalten, so dass die Gesellschaft den Bauunternehmern gegenüber gesichert erscheint. Die Abschlagszahlungen, welche bisher im Betrage von 2 032 400 ℳ geleistet sind, erfolgen erst dann, wenn die von den Unternehmern eingereichten Liquidationen vom Vorstande und dem Regierungscommissar geprüft und richtig befunden sind. Der Grunderwerb ist mit geringen Ausnahmen auf der ganzen Strecke beschafft und die Zahlungen dafür sind an die Grundbesitzer geleistet. — Die General - Versammlung ermächtigte den Aufsichtsrath, den Betriebsvertrag mit Herrn Hermann Bachstein zu Berlin abzuschliessen, resp. die Uebertragung desselben zu genehmigen.

Conferenz des Deutschen Tarifverbandes.

Unmittelbar nach Abhaltung der zum 20. d. M. nach Harzburg einberufenen ausserordentlichen Generalversammlung soll dortselbst eine Conferenz des Deutschen Tarifverbandes stattfinden. Die Leitung dieser Conferenz, für welche eine reichhaltige Tagesordnung aufgestellt ist, wird die Direction der Braunschweigischen Bahnen übernehmen.

Auskunftsstelle der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung in Leipzig.

Am 1. Juli 1884 wird in Leipzig eine der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Erfurt unterstellte Auskunftsstelle der Königlich Preussischen Staatseisenbahn - Verwaltung in Wirksamkeit treten, mit der Bestimmung, auf Anfragen des Publikums sowohl in örtlichen, mit dem Betriebe der Staatseisenbahn -Verwaltung zusammenhängenden Verkehrsverhältnissen, als über Reise- und Transportverhältnisse im Verkehr von und nach den Königlich Preussischen Eisenbahnstationen in Leipzig, soweit thunlich aber auch über alle sonstigen auf den Preussischen Staatseisenbahnen und den Nachbarbahnen zurückzulegende Reisen und zu befördernde Transporte selbst oder durch Vermittelung des Auskunftsbureaus zu Berlin unentgeltlich Auskunft zu ertheilen.

Generalversammlung der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn.

In der Generalversammlung der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn am 7. d. M. waren 21 Actionäre anwesend, welche 3 850 Actien mit 767 Stimmen vertraten. Von dem Verwaltungsrathe wurde zunächst der auf der Tagesordnung befindliche Antrag desselben wegen Ankaufes der Hohenebra - Ebeleber Eisenbahn zurückgezogen. Darauf erfolgte die Genehmigung der Bilanz, nach welcher die Stammprioritäten 5 pCt. und die abgestempelten Actien 1 pCt. Dividende erhalten, und die Ertheilung der Decharge. In den Aufsichtsrath wurden die Herren Oberbürgermeister Breslau (Erfurt) neu und Haack (Berlin) und Arndt (Höxter) wiedergewählt.

Generalversammlung der Angermünde-Schwedter Eisenbahn.

Die in Schwedt am 7. Juni abgehaltene Generalversammlung der Actionäre der Angermünde-Schwedter Eisenbahn genehmigte die Bilanz und beschloss die Auszahlung einer Dividende in der vorgeschlagenen Höhe von 1,50 pCt. für die Stammprioritäten. Der Verwaltung wurde Decharge ertheilt und darauf die Verloosung von 3 000 ℳ Schuldobligationen vorgenommen.

Frankfurter Güter-Eisenbahngesellschaft.

Der Aufsichtsrath beschloss die Vertheilung einer Dividende von $6\frac{3}{4}$ pCt. bei einem Bruttogewinn von circa 10 pCt. Die Generalversammlung ist auf den 28. cr. berufen; die Auszahlung der Dividende erfolgt vom 1. Juli cr. ab.

Posen-Creuzburger Eisenbahn.

In der am 31. Mai d. J. stattgehabten Sitzung des Aufsichtsraths der Posen-Creuzburger Eisenbahngesellschaft ist in Gemässheit des § 7 des Vertrages, betreffend den Uebergang des Posen-Creuzburger Eisenbahn-Unternehmens auf den Staat vom 27. September (3. October) 1883, die den Inhabern der Prioritäts-Stammactien zu gewährende, sofort zahlbare Dividende für das Jahr 1883 auf 3,91 pCt. festgesetzt worden.

Kündigung von Prioritäten verstaatlichter Bahnen.

Es war aufgefallen, dass in dem Gesetz, betreffs Verstaatlichung der Berlin-Hamburger und der Oels-Gnesener Eisenbahn die ausdrückliche Ermächtigung für den Finanzminister enthalten

war, die Prioritäten dieser Gesellschaften zur Rückzahlung zu kündigen resp. in Staatsschuldverschreibungen umzutauschen, und dass hinzugefügt war, diese Bestimmung solle sich nicht nur auf die Prioritäten der Berlin-Hamburger und der Oels-Gnesener Eisenbahn beziehen, sondern zugleich auf die Prioritats-Obligationen aller anderen früher verstaatlichten Eisenbahnen so weit die betreffenden Gesetze nicht bereits eine Ermächtigung hierzu enthielten. Bei näherer Nachforschung ergiebt sich nun aber, dass eine analoge Bestimmung, wenn auch in etwas anderem Wortlaut, bereits in früheren Verstaatlichungsgesetzen enthalten ist, beispielsweise in dem Gesetz, betreffend die Verstaatlichung der Bergisch-Märkischen, Thüringischen, Berlin-Görlitzer, Cottbus-Grossenhainer, Märkisch-Posener und Rhein-Nahe-Eisenbahn. Auch dort wird bereits der Finanzminister ermächtigt: „die begebenen Anleihen jener Gesellschaften im Belaufe von 476 154 700 *M*, soweit dieselben nicht inzwischen getilgt sind, zur Rückzahlung beziehungsweise zum Umtausch gegen Staatsschuldverschreibungen zu kündigen, auch die hierzu erforderlichen Geldbeträge durch Veräusserung eines entsprechenden Betrages von Staatsschuldverschreibungen aufzubringen.“ Thatsächlich ist also nicht, wie man angenommen hat, durch das Gesetz betreffs der Verstaatlichung der Berlin-Hamburger und der Oels-Gnesener Bahn ein Novum geschaffen worden, es ist vielmehr nur betreffs derjenigen Eisenbahnen, für welche eine analoge Ermächtigung bisher nicht ertheilt war, die nachträgliche Ermächtigung ertheilt worden, eine Ermächtigung, die betreffs einer ganzen Reihe von Eisenbahnprioritäten aber bereits bestand. Dadurch wird dem betreffenden Passus in dem Gesetz betreffs der Verstaatlichung der Berlin-Hamburger und der Oels-Gnesener Eisenbahn seine übertriebene Bedeutung genommen.

Die Kohlen-Einfuhr nach Hamburg.

Aus der von der Firma Königslieb u. Moser in Hamburg aufgestellten Statistik ergiebt sich, dass die Einfuhr Englischer Kohlen in den fünf Monaten vom 1. Januar bis ultimo Mai in Hamburg 355 101 t betrug. Dagegen kamen Westfälische Kohlen 217 830 t (gegen 210 080 Tons im Vorjahre) in der gleichen Zeit an. Daraus ergiebt sich, in wie erheblichem Masse immerhin bereits in Hamburg resp. für den Hamburger Transitverkehr die Westfälische Steinkohle der Englischen Concurrenz bereitet.

Braunschweigische Eisenbahn.

Das Jahr 1883 ergiebt einen Betriebs-Ueberschuss von 4 969 679 *M* gegen 3 801 311 *M* in 1882. Davon gehen ab Prioritätszinsen 530 885 *M* (1882 486 708 *M*), Rente für die Bahnhöfe Helmstedt und Schöningen 9 900 *M*, Amortisation der 4½ procentigen Prioritätsanleihe 113 100 *M* (1882 108 300 *M*), Staatssteuern 22 129 *M* (1882 20 639 *M*), Annuität an Braunschweig 2 625 000 *M*, Garantiezinsen 42 000 *M* (1882 45 000 *M*), Erneuerungsfonds 960 000 *M* (1882 962 527 *M*), Reservefonds 138 200 *M* (wie im Vorjahr), bleibt also Ueberschuss 528 464 *M* (1882 323 920 *M*), wovon eine Dividende von 1⅖ pCt. (1882 ⅚ pCt.) auf das Actien-Capital von 36 Millionen Mark zur Vertheilung kommt.

Priegnitz-Eisenbahn.

In der am 5. cr. stattgefundenen constituirenden Generalversammlung waren 273 Personen anwesend, welche 6 709 Stimmen vertraten. Die Constituirung der Gesellschaft erfolgte auf Grund des geführten Nachweises, dass das ganze Actiencapital von 2 700 000 *M* gezeichnet und 10 pCt. desselben baar eingezahlt wären. Das Unternehmen ist vom Staate durch eine Actienzeichnung von 360 000 *M* subventionirt; ausserdem sind dabei die Provinz Brandenburg, die Kreise Ost- und Westpriegnitz, die Städte Wittstock, Pritzwalk, Perleberg und Wittenberge als Haupt-Actionaire betheiligt. Die Vorbereitungen zum Bau sind derart getroffen, dass die Arbeiten nach erfolgter landespolizeilicher Begehung der Strecke sogleich an allen Punkten beginnen können.

Wie oft fahren die Berliner?

Die Untersuchung dieser Frage, welche die „Nat.-Z.“ beantwortet, ist nach mehreren Richtungen interessant. In Bezug auf die Zahl der fahrenden Passagiere steht natürlich die Grosse Berliner Pferdebahn an der Spitze. Nach dem Jahresbericht pro 1883 benutzt der Berliner die Grosse Pferdebahn durchschnittlich jede Woche einmal, denn es sind 62 400 000 Personen befördert worden, Die Berlin-Charlottenburger Pferdebahn hat 3 962 055 Passagiere gehabt und die Bahn nach Weissensee ist von 4 115 654 Personen benutzt worden, so dass also mehr als 70 Millionen Fahrgäste auf die Pferdebahnen entfallen. Im Omnibus lässt sich jeder Berliner im Jahr durchschnittlich etwa zwölf Mal, also im Monat einmal durch Berlin transportiren, denn die Zahl der Passagiere beträgt 13 696 560 Personen, zu deren Beförderung 134 Wagen im Betrieb waren. Nicht ganz jeden Monat einmal hat die Stadtbahn den einzelnen Berliner befördert, denn die Zahl der hier in Frage kommenden Passagiere betrug 8 400 000 Personen, wobei allerdings zu berücksichtigen ist, dass die Stadtbahn an einzelnen Tagen colossale Aufgaben zu bewältigen hat. Aber auch die Droschken sind ein wesentlicher Factor in der Verkehrsbewältigung Berlins. Die Zahl der von den Bahnhöfen abgelassenen Droschken — welche der Zahl der nach den Bahnhöfen fahrenden ungefähr gleich geschätzt wird — betrug im letzten Jahre 465 230, bei welchen man auf 550 000 Passagiere, also auf 1 100 000 Fahrgäste rechnen muss. Im Betriebe waren täglich 4 460 Droschken. Um Mann und Pferd zu erhalten, sind täglich mindestens 5 *M* Einnahme pro Droschke nöthig, so dass jede Droschke täglich etwa 8 Mal mit einem Fahrgast besetzt sein muss, was durchschnittlich auch der Fall ist. Danach ergiebt sich also, dass neben den zahlreichen anderen Fahrgelegenheiten jeder Berliner im Durchschnitt monatlich einmal Droschke fährt, denn die Zahl der Droschken-Fahrgäste beträgt rund 14 600 000 Personen. Dass auch die 313 Thorwagen und Kremser noch Millionen befördern, steht ausser Zweifel wenn sich diese Zahl auch nicht richtig schätzen lässt.

Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft
(Nürnberg-Fürth).

Der im Jahre 1882 als Vorstand des Directoriums aus Gesundheitsrücksichten in den Ruhestand getretene Ehrendirector Daniel Ley von Fürth ist am 1. Juni cr. in einem Alter von nicht ganz 72 Jahren gestorben.

In ihm verliert die Gesellschaft und insbesondere das Directorium eines seiner tüchtigsten und thätigsten Mitglieder, wie er denn auch als Vorstand desselben — im Besitze eines hervorragenden, auf Betrieb und Verwaltung sich gleichmässig erstreckenden Talents — in einem Zeitraum von 22 Jahren die Ludwigs-Eisenbahn zur höchsten Blüthe gefördert hat.

Aus Bayern.

Die erste Localbahn in Bayern: Gemünden-Hammelburg.

Die zuerst als Vollbahn von dem Landtage genehmigte Strecke wurde aus triftigen Gründen als Localbahn gebaut und wird auch als solche, und zwar als die erste in Bayern, vom 10. Juni an betrieben werden. Man war sich auf Grund gemachter Erfahrungen der Thatsache bewusst, dass sich eine derartige Strecke als Vollbahn nicht rentiren werde und obwohl diese Bahn durch ein gesegnetes fruchtbares Thal führt, so ist sie doch denjenigen Bahnen beizuzählen, welche zur Beseitigung eines vorhandenen Nothstandes mitwirken sollen. Es ist zu erwarten, dass eine bessere Verwerthung der Producte dieser sehr ergiebigen Gegend der Stadt Hammelburg nach und nach wieder zu dem früheren Wohlstande, der bis zu dem grossen Brande im Jahre 1854 daselbst zu finden war, verhelfen wird. Getreide, Vieh, Wein, dann Erzeugnisse der Forstwirthschaft werden Gegenstände der Ausfuhr bilden. Der Bau der 27 km langen Strecke erforderte nahezu 2 Jahre und trotz der allerdings ungünstigen horizontalen Projection bot der Bau keine besonderen Schwierigkeiten. Die höchste Steigung ist 40 : 1000. Der Betrieb auf dieser Localbahn ist wesentlich verschieden von dem auf anderen Vollbahnen. Ausser den sonst üblichen Stationen (Expeditionen und Haltestellen) giebt es hier auch sogenannte Halteplätze, d. h. gewisse in der Nähe von Ortschaften gelegene Punkte, an welchen der Zug zur Aufnahme und Absetzung von Passagieren anhält. Diese Halteplätze sind selbstverständlich nicht so eingerichtet wie unsere Bahnhöfe und haben demgemäss weder Wartesäle noch einen Beamten u. s. w. Die Billete werden für diese Plätze von dem den Bahnzug begleitenden Conducteur verabfolgt. Der Betrieb wird überhaupt von der Bausection vorerst noch versehen, bis dann später die Betriebsabtheilung die Strecke übernehmen wird. Die Namen der Stationen sind: Gemünden (Bahnverwaltung), Klein-Gemünden (Halteplatz), Schönau (Halteplatz), Wolfsmünster (Haltestelle), Seewiese (Halteplatz), Gräfendorf (Expedition), Hurzfurt (Halteplatz), Michelsau (Halteplatz), Morlesau (Haltestelle), Diebach (Haltestelle), und Expediton 1 Cl. Hammelburg. Die telegraphische Verbindung besteht ebenfalls nur zwischen den Expeditionen und es muss deshalb ein auf den Haltestellen oder Halteplätzen aufgegebenes Telegramm dem Conducteur übergeben werden. Die Züge, die auf der Strecke verkehren werden, werden regelmässig aus 2 bis 3 Personen- und 1 Güterwagen bestehen. Mit diesen zwei Mal des Tages verkehrenden Zügen hofft man Anfangs wenigstens dem Verkehr vollständig genügen zu können.

Nachschrift. Die officielle Eröffnung der Localbahn von Gemünden nach Hammelburg, welche auf den 10. d. M. festgesetzt war, wurde verschoben, da die Stationseinrichtungen noch nicht fertig gestellt sind. Dagegen wurde von der Generaldirection der Verkehrsanstalten angeordnet, dass von jetzt ab bei den Stationen Gemünden, Gräfendorf und Hammelburg Rohmaterialien, Holz u. s. w. mittelst der täglich verkehrenden Materialzüge verfrachtet werden können. Bis zum 20. d. M. oder längstens 1. Juli wird die Eröffnung als unzweifelhaft erwartet.

Rothenburg-Dombühl.

Dem nächsten Landtage wird eine Vorlage über den Bau der kurzen Bahnstrecke Rothenburg-Dombühl Seitens der Staatsregierung gemacht werden. Durch die Erbauung dieser nur 12 km langen Strecke würde der alte Handelsweg von Augsburg über die Reichsstädte Nördlingen, Dinkelsbühl, Rothenburg

nach Würzburg etc., welchen das jetzige Eisenbahnnetz bei Seite liegen liess, zum Theil wiederhergestellt.

Neukirchen-Weiden.

Die Bahnstrecke Neukirchen-Weiden wird nunmehr als Bahn untergeordneter Bedeutung betrieben.

Haltestelle Strullendorf.

Am 20. Mai l. J. wurde bei dem zwischen Bamberg und Hirschaid liegenden Orte Strullendorf eine Haltestelle für Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden errichtet. Die Entfernung von Strullendorf nach Bamberg beträgt 8, nach Hirschaid 4 km.

Aus Württemberg.

Generalversammlung der Ermsthalbahngesellschaft.

Die 11. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Ermsthalbahngesellschaft wurde am 31. v. M. zu Urach abgehalten und waren 689 Actien vertreten. Der vorgetragene Rechenschaftsbericht pro 1883 zeigte ein sämmtlichen Vorjahren gegenüber wesentlich günstigeres Betriebsergebniss, so dass auf Antrag des Aufsichtsrathes von der Versammlung eine 3prozentige Dividende (1 pCt. mehr als seither) beschlossen werden konnte. Die Ergebnisse sind im Einzelnen folgende: Betriebseinnahmen 100 885 *M.* 93 *₰*, Betriebsaufwand 34 717 *M.* 23 *₰* = 34 pCt. der Roheinnahme, Betriebsüberschuss 66 168 *M.* 70 *₰* = 4,43 pCt. des Anlagecapitals von 1 495 200 *M.* Von der Nettoeinnahme waren zunächst zu verwenden für Amortisation und Verzinsung der 4½procentigen Prioritätsanleihe 38 767 *M.* 50 *₰*, von dem alsdann noch verbleibenden Restbetrag sind zur Bezahlung der beschlossenen Dividende erforderlich 23 400 *M.* und nach den weiter gefassten Beschlüssen dem Erneuerungsfonds zuzuweisen 4 000 *M.* und auf neue Rechnung zu übertragen 3 966 *M.* 38 *₰*. Stand des Reserve-, Erneuerungs- und Amortisationsfonds 94 596 *M.* 93 *₰*. — In Anerkennung der Verdienste, welche der Leiter des Unternehmens, Inspector Leo, während seiner 10jährigen umsichtigen Thätigkeit sich erworben hat, wurde derselbe durch Beschluss des Aufsichtsrathes zum Director der Gesellschaft ernannt.

Generalversammlung der Kirchheimer Bahn.

Die Generalversammlung der Kirchheimer E.-G. setzte die Dividende pro 1883 auf 35 *M.* für die ganze Actie à 500 fl. fest.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Eisenbahnverkehr im Monat April 1884.

Am 6. April d. J. hat die Südbahngesellschaft die 1,38 km lange Theilstrecke Klausen-Vorderbrühl der Localbahn Mödling-Vorderbrühl dem öffentlichen Verkehre übergeben. — Im Ganzen wurden im Monat April 1884 auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen 4 067 368 Personen und 4 719 022 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 17 547 728 fl. erzielt, d. i. pro Kilometer 854 fl. Im gleichen Monat 1883 betrug die Gesammteinnahme — bei einem Verkehr von 3 382 220 Personen und 4 701 716 t Güter — 17 735 545 fl. oder pro Kilometer 897 fl.; daher resultirt für den Monat April 1884 eine Verminderung der kilometrischen Einnahmen von 4,8 pCt. In den ersten vier Monaten 1884 beziffern sich die Totaleinnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen auf 72 244 285 fl., in der gleichen Periode des Vorjahres auf 73 276 519 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetzes für die Zeitperiode vom 1. Januar bis 30. April d. J. 20 527 km, für denselben Zeitraum des Vorjahres dagegen 19 695 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für die genannte Zeitperiode 1884 auf 3 519 fl. gegen 3 721 fl. im Vorjahre, d. i. um 202 fl. oder in beiden Fällen um 5,4 pCt. günstiger.

Die Anwendung der Elektricität im Eisenbahn-Betriebsdienste von Moritz Pollitzer, Oberingenieur in Wien. (C. W. Kreidel's Verlag, Wiesbaden). Das uns vorliegende umfangreiche Heft in Quartformat mit 7 prächtig ausgeführten Tafeln und 64 Figuren ist eigentlich ein Separatabdruck aus dem „Organ" und umfasst eine fachmännische Behandlung des genannten Stoffes, soweit derselbe auf der Wiener elektrischen Ausstellung dargestellt war. Der Verfasser hat seine Aufgabe richtig erfasst und sehr gut durchgeführt. Nicht um historische Entwickelung, sondern um Befriedigung des practischen Bedürfnisses handelte es sich; er nahm mit richtiger Auswahl aus dem gegenwärtig Benützten das Interessanteste, davon aber auch wieder nicht das allseitig schon Bekannte und bereits Eingebürgerte, sondern das weniger Gekannte und völlig Neue, so dass dieses Buch thatsächlich den Stand der Elektricitätsanwendung beim Eisenbahndienste im Jahre 1883 soweit darstellt, dass daraus ein richtiger Ueberblick gewonnen werden kann, was auf diesem Gebiete an Neuerungen geboten ist, was davon einer Verbesserung fähig sein dürfte und was davon bereits als „gut" erprobt und sichergestellt ist. Bei der richtig betonten Bedeutung der Elektrotechnik für den Eisenbahndienst ist Pollitzer's Buch gewiss ein Mittel, um Allen, die sich dafür interessiren, eine richtige Orientirung zu bieten und aufklärend zu wirken.

Betriebsergebnisse der Königl. Ungarischen Staatsbahnen.

Jahr	Kilometer	Anlage-capital	Betriebs-einnahmen	Betriebs-ausgaben	Betriebs-überschuss	Zur Verzinsung erforderlich	Deficit
		in Millionen Gulden					
1873	740	85,510	5,686	4,097	1,588	4,446	2,858
1874	1 069	92,769	5,702	4,791	910	4,823	3,912
1875	1 069	98.427	6,143	4,722	1,420	5,118	3,697
1876	1 685	203,955	9,151	6,718	2,433	10,605	8,172
1877	1 794	212,074	10,071	7,275	2,795	11,027	8,232
1878	1 964	220,045	10,105	7,030	3,075	11.442	8,367
1879	1 964	215,079	10,503	7,964	2,539	11,184	8,845
1880	2 641	268,727	16,816	11,882	4,933	13,973	9,039
1881	2 646	276,575	18,562	11,736	6,825	14,381	7,556
1882	2 967	277,111	20,341	12,978	7,362	14,409	7,047

Generalversammlung der Ungarischen Westbahn.

Dieselbe hat am 19. v. M. in Budapest stattgefunden. Dem Rechenschaftsberichte entnehmen wir folgende Daten:

Die Einnahmen betrugen im verflossenen Jahre 1 778 300 fl., um 37 182,89 fl. mehr als im vorhergegangenen Jahre, die Ausgaben stellten sich auf 1 619 228 fl. incl. 97 988 fl. Investitionen. Der Betriebsüberschuss beziffert sich auf 256 989,79 fl., der Personenverkehr und die Eilguttransporte ergaben eine Einnahme von 579 555,76 fl., Frachten wurden 3 908 451 Metercentner transportirt und nach denselben 1 183 453 fl. vereinnahmt. Die Auswechselung der Holzbrücken gegen Eisenbrücken, welche bereits vor Jahren begann, wurde im verflossenen Jahre energisch fortgesetzt und gelangten 24 kleinere und grössere Objecte zum Umtausch. Die Bilanz schliesst mit einem Erforderniss von 2 535 413,74 fl. in Silber und 41 983,94 fl. in Gold zu Lasten der Staatsgarantie. Sowie im ganzen Lande, hat auch im Gebiete der Westbahn eine Bewegung zur Herstellung von Vicinalbahnen begonnen, die Gesellschaft hat diese Bestrebungen nach Kräften unterstützt und hat sich bereit erklärt, den Betrieb solcher an ihr Netz sich anschliessenden Localbahnen zu übernehmen.

Die 14. ordentliche Generalversammlung der Vorarlberger Bahn, welche zum zweiten Male einberufen wurde, ist am 27. v. M. abgehalten worden. In Erstattung des Geschäftsberichtes constatirt der Vorsitzende unter Hinweis auf den Rechnungsabschluss zunächst, dass das Unternehmen pro 1883 einen Ertragsüberschuss von 23 930 fl. abwarf. Wenn dieser Ueberschuss, ungeachtet dessen, dass die Einnahmen des Jahres 1883 diejenigen des vorausgegangenen Jahres um 25 080 fl. übersteigen, und dass die Ausgaben der allgemeinen Verwaltung sich um 7 263 fl. vermindert haben, dennoch um 11 010 fl. hinter dem des Vorjahres zurückgeblieben, so finde das seine Begründung in den namhaften Mehrauslagen, welche die Instandsetzung der Bahn für den mit Rücksicht auf die Vollendung der Arlbergbahn zu gewärtigenden erhöhten Verkehr erforderlich machte. Der Vorsitzende bringt weiter zur Kenntniss, dass die Verstaatlichung nach allen Richtungen hin perfect und die Convertirung der Prioritätsschuld zur Thatsache geworden ist.

Generalversammlung der Oesterreichischen Local-Eisenbahngesellschaft.

Dieselbe fand in Prag am 27. v. M. statt. Dem Geschäftsbericht entnehmen wir folgende Mittheilungen über den Stand des Unternehmens:

Durch die im Jahre 1883 vollzogene Emission von 15 850 Actien à 200 fl. hat das Actien-Capital die statutenmässige Grenze von 10 000 000 fl. erreicht. Von dem Rechte, Prioritäten zu emittiren, wurde bisher noch kein Gebrauch gemacht. Der Bericht theilt mit, dass die Gesellschaft auch solche Linien besitze und baue, die nur als vorübergehende Acquisitionen anzusehen sind, und dass sie dieselben bei günstiger Gelegenheit veräussere. So sei die Linie Pecek-Zasmuk an die Staatseisenbahn-Gesellschaft verkauft worden, und können auch bezüglich der Linien Ungarisch-Hradisch-Ungarisch-Brod und Weisskirchen-Wsetin Verhältnisse eintreten, welche einen Verkauf zweckmässig erscheinen lassen. Im Laufe des Vorjahres wurden vollendet: die Localbahnen Olmütz-Cellechowitz, Ungarisch-Hradisch-Ungarisch-Brod und Böhmisch-Leipa-Niemes. Die Fortsetzungsstrecke Schönhof-Radonitz wurde im Jahre 1884 vollendet. Im Bau begriffen ist nun die Linie Weisskirchen-Meseritsch-Wsetin, projectirt sind die Linien Elbogen-Karlsbad-Giesshübel, Aussig-Kulm, Hannsdorf-Ziegenhals und Budweis-Salnau. Endlich hat sich die Gesellschaft an der Localbahn St. Pölten-Tulln betheiligt. Das Reinerträgniss der regelmässigen Geschäftsführung stellt sich auf 545 928 fl., gleich 5,45 pCt. des Actien-Capitals. Mit dem Vortrage

vom Jahre 1882 von 4455 fl. und der ausserordentlichen Einnahme (Pecek-Zasmuk) stellt sich das Erträgniss auf 826 962 fl.

Bezüglich der Verwendung des Reingewinnes beantragte der Verwaltungsrath, den Reservefonds statutenmässig mit 32 696 fl. zu dotiren, dem Verwaltungsrathe und dem Directionsrathe je 14 490 fl. als Tantièmen zu votiren, dem Pensionsfonds 10 000 fl. zuzuweisen, den Dividenden-Coupon mit 11 fl. (gleich $5^1/_2$ pCt.) einzulösen, demnach 550 000 fl. zu vertheilen, ferner 200 000 fl. in einen frei verfügbaren Reservefonds zu hinterlegen und den Rest von 5 285 fl. vorzutragen. Hiernach würden der statutenmässige Reservefonds 152 830 fl., der verfügbare Reservefonds 200 000 fl. und der Erneuerungsfonds 50 937 fl., sämmtliche Reserven 403 767 fl. betragen.

16. Generalversammlung der Oesterreichischen Nordwestbahn. Dieselbe fand am 28. v. M. statt. Von der Verlesung des Geschäftsberichts pro 1883 wurde Umgang genommen. Die Rechnung des garantirten Netzes schliesst pro 1883 mit einem Abgange von 282 665 fl. (d. i. um 6 407 fl. günstiger als im Vorjahre). Dieser Ausfall ist aus dem zur Einlösung des am 1. Juli d. J. fälligen Coupons der Stammactien bestimmten Betrage von 900 000 fl. zu decken, es bleiben daher von dieser Summe 617 334 fl. zur Disposition. Der Betriebsüberschuss des Ergänzungsnetzes pro 1883 beträgt 1 365 659 fl, es stehen sonach 1 418 095 fl. zur Verfügung. Den Anträgen des Verwaltungsrathes gemäss wird der am 1. Juli 1884 fällige Coupon der Stammactien mit 3 fl. 30 kr. Oe. W. eingelöst und der Betrag von 23 334 fl. 70 kr. der ausserordentlichen Reserve des garantirten Netzes gutgebracht. Der am 1. Juli d. J. fällige Coupon der Actien Litr. B wird mit 10 fl. eingelöst und der hiernach verbleibende Rest von 68 095 fl. 80 kr. dem ordentlichen Reservefonds des Ergänzungsnetzes zugeschrieben.

31. ordentliche Generalversammlung der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.

Dieselbe wurde zum zweiten Male einberufen und fand am 29. v. M. statt. Von der Verlesung des Geschäftsberichtes pro 1883 wurde Umgang genommen. Es wurde der Antrag des Verwaltungsrathes angenommen: „Der am 1. Juli 1884 fällige Actiencoupon wird mit 4 fl. Oe. W. eingelöst.“

Die Generalversammlung der Kahlenberg-Eisenbahngesellschaft (System Rigi) wurde am 30. v. M. abgehalten. Nach dem pro 1883 erstatteten Geschäftsberichte war das Betriebsergebniss im verflossenen Jahre ein günstigeres, als im Vorjahre. Die Personenfrequenz hat sich während der 184 Betriebstage umfassenden Betriebsperiode des abgelaufenen Jahres auf 151 248 (gegen 125 645 im Vorjahre) gehoben. Dem entsprechend hat sich auch die Einnahme der Bahn von 48 573 fl., sowie jene des Hotelbetriebes per 94 265 fl. gegenüber dem Vorjahre erhöht. Das Gesammtergebniss des Geschäftsbetriebes stellt sich nach der vorgelegten Bilanz auf 10 826 fl. (gegen 6 176 fl. im Jahre 1882) und unter Zuziehung des Gewinnvortrages aus dem Vorjahre auf einen disponiblen Gewinn von 14 974 fl., welchen der Verwaltungsrath auf neue Rechnung vorzuschreiben beantragt. Schliesslich wird noch mitgetheilt, dass der Gesellschaft im Laufe dieses Frühjahrs die Vorconcession zum Baue einer Tramwaybahn vom Schottenring nach Nussdorf ertheilt worden ist. Der Verwaltungsrath hofft, das Project in kürzester Zeit seiner Verwirklichung entgegen führen zu können.

Die Generalversammlung der Prager-Duxer Eisenbahn beschloss am 30. v. M. von dem Nettoerträgniss von 27 068 fl. 36 kr. dem Verwaltungsrathe 10 000 fl. und den Rest vertragsmässig zu Händen des Curators und zur Hälfte dem Banken-Consortium, welches die Verzinsung der Prioritäten garantirt, zuzuweisen. Der zwischen den Verwaltungen der Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Bahn vereinbarte Betriebsvertrag, die Vereinbarung mit der Staatsverwaltung über die eventuelle Uebernahme des Betriebes und die Einlösung beider Bahnen, die Vereinbarung mit der Direction für Staatseisenbahnbetrieb, sowie die Convertirung der 5procentigen Silber Prioritäten-Schuldverschreibungen der Prag-Duxer Bahn wurden genehmigt und dem Verwaltungsrath mit 1521 gegen 87 Stimmen unbeschränkte Vollmacht zur Durchführung der betreffenden Massregeln ertheilt. Zwei Sprecher der Minorität stellten Abänderungs- und Vertagungsanträge, welche auch Widerlegung seitens zweier Verwaltungsräthe abgelehnt wurden. Auf die gegen die Person des Directors Pechar gerichneten Ausführungen eines Actionärs wurde Namens des Verwaltungsrathes erklärt, dass Pechar ein Stück Oesterreichischer Eisenbahngeschichte repräsentire, dass er über die gegen ihn erhobenen Vorwürfe erhaben sei und diese Vorwürfe die gründlichste Widerlegung finden durch die Staatsverwaltung selbst, welche Pechar das glänzendste Zeugniss dadurch ausstellte, dass sie ihm die Wahrung des Staatsinteresses anvertraute.

Ausserordentliche und 29. ordentliche Generalversammlung der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft

Dieselben fanden am 31. v. M. gemäss dem neuen Uebereinkommen mit den beiderseitigen Regierungen und zwar dieses Jahr in Budapest statt. Nach Entgegennahme des Jahresberichtes wurde folgender Antrag, Punkt 4 der ausserordentlichen Generalversammlung, einstimmig angenommen: „Der vereinigte Verwaltungsrath wird ermächtigt, eine Abänderung des Beschlusses der ausserordentlichen Generalversammlung vom 21. December 1882, eine Anzahl 3 pCt. Obligationen zu 500 Francs bis zum Betrage der Annuität für Zinsen und Amortisirung zu emittiren, welche Annuität der Summe der Erhöhung der Gesammtzinsen-Garantie (des auf Ungarn entfallenden Antheiles) gleichkommt.“ — In der ordentlichen Generalversammlung wurden sodann folgende Anträge einstimmig angenommen, und zwar Dividende pro 1883 pro Actie 7 Francs, so dass das gesammte Erträgniss pro 1883 sich auf 32 Francs pro Actie beläuft und der nächste fällige Juli-Coupon mit Hinzurechnung von 5 Francs als Abschlagszahlung auf die Interessen des laufenden Betriebsjahres mit 12 Francs eingelöst wird. Die erübrigende Summe wird auf neue Rechnung vorgetragen. Weiter bestätigte die Generalversammlung die Wahl der Vorstandsmitglieder Dr. Ritter von Neumann, Baron Pereira-Arnstein und Graf Keglevich. — In der zweiten ausserordentlichen Generalversammlung wurde bezüglich des § 48 der Statuten in Betreff der Tilgung der Actien beschlossen, dass § 48, Alinea 1, folgende Fassung erhalte: Die Tilgung der Actien wird bis 31. December 1965 beendet sein. Hierzu wird u. s. w. Es wird dem vereinigten Verwaltungsrathe die Ermächtigung ertheilt, die behördliche Genehmigung einzuholen, diese Aenderung im Texte der Statuten anzubringen und die bezüglichen Tilgungspläne der Actien ab 1884 entsprechend umzugestalten.

Generalversammlung der Nordbahn.

Wieder, und zwar für den 25. Juni, beruft die Verwaltung der Nordbahn die Actionäre zur Generalversammlung, dies Mal zur ordentlichen. Obschon die für dieselbe normirte Tagesordnung nur die gewöhnlichen Verhandlungsgegenstände anführt, wird es doch in irgend einer Form geschehen, dass über die seit der ausserordentlichen Generalversammlung eingetretenen Ereignisse wird berichtet oder doch gesprochen werden. Nach dem zwischen der Regierung und der Nordbahn abgeschlossenen Präliminar-Uebereinkommen wäre die Gesellschaft nur bis zum 30. Juni gebunden gewesen. Nun ist es ja sowohl aus den Verhandlungen wie aus den Resolutionen des Eisenbahn-Ausschusses zur Genüge klar geworden, dass auf der bisherigen Grundlage eine Lösung der Nordbahnfrage nicht zu erwarten sei. Jedenfalls aber erscheint jegliche Entscheidung, wie das Abgeordnetenhaus selbst, bis zum nächsten Herbst vertagt. Man mag nun über die bisherigen parlamentarischen Vorschläge und Versuche, das gewiss schwierige Nordbahn-Problem zu lösen, wie immer denken, so haben dieselben doch das eine Resultat wenigstens gehabt, dass eine gewisse Klärung der Anschauungen und Strebungen eingetreten ist; man weiss einigermassen, welche Vereinbarungen die Zustimmung der Legislative finden könnten. Daraufhin werden denn die zwischen der Regierung und der Nordbahn wieder einzuleitenden Verhandlungen abzielen müssen. Vorerst haben die Actionäre nach den Aufregungen der letzten Monate wieder eine befriedigende Nachricht entgegenzunehmen: Die Direction der Nordbahn hat, wie uns mitgetheilt wird, beschlossen, gleich wie im Vorjahre die Vertheilung einer Superdividende von 120 fl. 75 kr. zu beantragen, so dass, die Genehmigung der Generalversammlung vorausgesetzt, der am 1. Juli 1884 fällige Actiencoupon zuzüglich der für die Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni l. J. entfallenden 5 pCt. Zinsen von 26 fl. 25 kr. für eine ganze Actie mit 147 fl. zur Einlösung gelangen würde.

Aus Italien.

Die Conventionen. (Schluss.)

Art. 24. Von einem etwaigen Ueberschuss des Reingewinnes über den Satz von $7\frac{1}{2}$ pCt. des eingezahlten Actiencapitals gebührt dem Staat die Hälfte; in dem Reingewinn sind indessen die statutgemäss zu ordentlichen und ausserordentlichen Reservefonds zu zahlenden Beträge nicht mehr inbegriffen.

Art. 25 enthält die Vorschriften für die Zahlung der Einnahme-Antheile an den Staat.

Cap. III. Vorschriften für Neubauten.

Art. 26. Die Gesellschaft verpflichtet sich auf Wunsch der Regierung und nach den in der „Vereinbarung“ festgesetzten Bedingungen die in den Gesetzen vom 29./7. 79, 5./7. 81 und 5./7. 82 bestimmten Ergänzungsbahnen zu bauen, soweit dieselben in ihren Bezirk fallen, und darf der dafür im Jahr erforderliche Betrag bis zu 50 Millionen Lire gehen.

Art. 27. Zur Aufbringung des hierfür erforderlichen Baucapitals dürfen Obligationen verausgabt werden (folgen die näheren Emissionsbedingungen).

Art. 28. Die Regierung garantirt Zinszahlung und Amortisation; letztere beginnt 1896.

Art. 29. Rechtzeitig vor dem Verfalltage der Zinsen etc. wird der Staat der Gesellschaft die erforderlichen Baarmittel zur Zahlung der Beträge überweisen.

Art. 30—33 behandeln weitere Finanzvorschriften bezüglich dieser Obligationen.

Art. 34. Die Gesellschaft darf auch für den Kostenantheil, welcher Provinz, Communen oder andere Interessenten betrifft, Obligationen ausgeben; durch Genehmigung derselben garantirt der Staat für Verzinsung und Amortisation.

Art. 35 enthält Vorschriften für Preisberechnung beim Darleihen von Locomotiven und Wagen zum Zweck der Beschleunigung der Neubauten.

Cap. IV. Verschiedene Bestimmungen; Ende des Contractes.

Art. 36. Die für ordentliche und ausserordentliche Reservefonds der Gesellschaft bestimmten Beträge unterliegen nicht der Steuer für bewegliches Vermögen.

Art. 37 betrifft Steuer für die Einnahme aus Localzügen und besonders eingelegten Güterzügen.

Art. 38 bestimmt die Modalitäten für Zahlung von Steuern etc.; Art. 39 desgleichen.

Art. 40 handelt von der Registrirungsgebühr vorliegenden Contractes nebst dessen Zubehör und daraus entspringenden späteren Acten; Contracte über Neubauten gehören nicht dazu.

Art. 41. Bei dem Aufhören des Contractes erwirbt der Staat käuflich das rollende und Betriebsmaterial zum Ankaufspreise abzüglich der Werthverminderung durch den Gebrauch etc. zurück, sowie auch ein Quantum Vorräthe für den Bedarf von höchstens 18 Monaten.

Art. 42 spricht von den Zahlungsmodalitäten bei Gelegenheit des Rückkaufs und vom Erwerb der inzwischen durch den Erneuerungsfonds resp. Anleihen beschafften Materials.

Art. 43. Im Falle der Nichtbeachtung regierungsseitiger Anordnungen in Kriegszeiten durch die Gesellschaft, der Nichtbezahlung der an den Staat abzuführenden Summen, der schweren und anhaltenden Vernachlässigung der Betriebssicherheit, hat der Staat das Recht, die Auflösung des Contractes auszusprechen; im ersteren Falle direct, in beiden letzteren Fällen aber, nachdem eine regierungsseitige Aufforderung 14 Tage erfolglos geblieben ist. In diesen Fällen muss die Beendigung des Contractes durch Königliches Decret, vom Staatsministerium gegengezeichnet, ausgesprochen werden, und hat alsdann der Staat für sicheren Weiterbetrieb des regelmässigen Dienstes zu sorgen.

Art. 44. Alles der Gesellschaft zugehörige Material an Betriebsmitteln und Vorräthen haftet dem Staat für pünktliche Erfüllung aller contractlich übernommenen Pflichten.

Art. 45. Die Concessionäre haben eine provisorische Caution von 675 000 L. consolidirter 5 procentiger Italienischer Rente zu hinterlegen, welche ihnen bei Gelegenheit der ersten Ratenzahlung an die Staatscasse zurückerstattet wird. Diese Caution geht den Concessionären verloren und in das Eigenthum des Staates über, sobald dieselben nach Verkündigung des Gesetzes über Gültigkeit des gegenwärtigen Contractes ihre Pflichten nicht übernehmen.

Art. 46. Der vorliegende Contract bedarf der gezetzlichen Sanction; ist letztere nicht bis drei Monate vor 1. Januar 1885 zu erlangen, so tritt er erst zum 1. Juli 1885 in Kraft. Ist die gesetzliche Genehmigung auch bis dahin nicht zu erlangen gewesen, so sind beide Theile von sämmtlichen vorbezeichneten Verpflichtungen befreit.

Zusatzbestimmungen.

Art. A. Die Gesellschaft übernimmt den Betrieb der beiden Etablissements zu Granili und Pietrarsa bei Neapel, jedoch kann der Staat letzteres veräussern resp. in den Betrieb Dritter geben.

Art. B. Die Gesellschaft übernimmt auf Verlangen der Regierung vom Tage des Inkrafttretens ihres Contractes den Betrieb der Sicilianischen Bahnen nach Massgabe des Vertrages zwischen Staat und Südbahn (Gesetz vom 30. December 1871), jedoch mit folgender Abänderung desselben: a) An Stelle der Südbahnen tritt durchweg die Gesellschaft; b) an Stelle der Calabro-Sicilianischen Bahnen tritt das Sicilianische Netz allein; c) Reparaturen des Rollmaterials werden in den Werkstätten letzteren Netzes bewirkt; d)—f) beziehen sich auf einzelne Modificationen ebengenannten Vertrages; g) das von der Südbahn bei den Sicilianischen Bahnen beschäftigte Personal wird übernommen.

Das Adria-Netz.

(Da der Contract in den Hauptpunkten conform mit dem bezüglich des Mittelmeer-Netzes ist, beschränken wir uns nur auf die Wiedergabe der wesentlich abweichenden und einiger Artikel von Interesse. Anm. d. Red.)

Cap. I. Gegenstand und Contractdauer; Aenderungen der Vereinbarung mit der Südbahn-Gesellschaft.

Art. 1. Die Gesellschaft übernimmt die Bezeichnung „Gesellschaft für den Betrieb des Adria-Netzes".

Art. 3. Der Directionssitz in Florenz kann beibehalten werden, jedoch sind mindestens zwei Betriebsdirectionen und in der Landeshauptstadt eine permanente Behörde zur Vertretung der Gesellschaft zu bilden.

Art. 4. Die Gesellschaft bleibt Eigenthümerin ihrer Linien, verzichtet für die Contractdauer auf deren Betrieb und die Linien werden in dieser Hinsicht getheilt (die dem Mittelmeer-Netz zu überweisenden sind besonders genannt).

Art. 5. Cession des Betriebsmaterials an den Staat behufs gleichartiger Ausrüstung der Netze.

Ar. 6. Ergänzungsbauten auf dem eigenen und im eigenen Betrieb verbleibenden Netze werden auf eigene, auf den eigenen zum Mittelmeer-Netz übergehenden Linien bis zum Betrage von 2 Millionen Lire auf Staatskosten binnen vier Jahren bewirkt.

Art. 7 betrifft den Weiterempfang der Staatssubventionen, wie bisher.

Art. 8 handelt von der Erwerbung der Südbahnlinien durch den Staat laut Concessionsurkunde.

Art. 9. Mit dem Inkrafttreten des vorliegenden Contractes erlischt der Vertrag bezüglich des bisherigen Calabro-Sicilianischen Netzes und sind die bisherigen Abrechnungs-Ausgleichungen abzuwickeln.

Cap. II. Inhalt wie bei dem Mittelmeer-Netz.

Art. 13 u. 14. Verkauf des Roll-, Betriebs- und Vorraths-Materials aus dem Staatseigenthum an die Adria-Gesellschaft gegen 115 Mill. Lire; die näheren Bestimmungen sind analog denen bezüglich des Mittelmeer-Netzes.

Art. 15 setzt die sieben Termine für die betreffenden Ratenzahlungen fest.

Art. 23 Während der ersten vier Betriebsjahre werden auch hier für sämmtliche Strecken die Kosten für Stahlschienen-Einwechselung und Aufbesserung des Oberbaues sowie Anlagen zur Hebung des Verkehrs aus dem Erneuerungsfonds (Cassa per gli aumenti patrimoniali) bezahlt; alsdann wird bezüglich der eigenen Linien der bisherigen Südbahn-Gesellschaft zum Zweck späterer Ausgleichung getrennte Rechnung geführt.

Art. 26 betrifft Vergütung für das Betriebsfähighalten des Roll- und Betriebsmaterials mittelst 10 Procent der Roheinnahme (auf 5 Millionen für das erste und 6½ Mill. Lire für die späteren Betriebsjahre veranschlagt).

Art. 29. Bestimmungen bezüglich der Dampfschifffahrt auf dem Gardasee für Rechnung des Staates in bisheriger Weise; jedoch behält der Staat sich das Recht vor, während der gesammten Contractdauer diese Schifffahrt an Dritte zu vergeben.

Cap. III. Normen für Neubauten.

Art. 30. Die Beträge für Ausführung der gesetzlich bestimmten Neubauten dürfen bis zu 40 Millionen Lire im Jahr gehen.

Art. 39 setzt die besondere Bezahlung für zu Bauzwecken geliehene Locomotiven und Wagen fest; für das gegenwärtig für Bauten verwendete Rollmaterial (16 Maschinen und 300 Wagen) wird Vergütung nicht gewährt.

Cap. IV. Besondere Bestimmungen über Beendigung des Contractes.

Art. 40. Behufs Erfüllung ihrer Verpflichtungen kann die bisherige Südbahngesellschaft Obligationen nach Massgabe ihrer bisherigen Statuten emittiren; die Obligationen für Rechnung des Erneuerungsfonds (Cassa per gli aumenti patrimoniali) sind hierin nicht einbegriffen.

Art. 48. Falls der Staat die Südbahnlinien nicht käuflich erworben hat, tritt die bisherige Südbahngesellschaft nach Ablauf ihres Contractes in den vollen Besitz ihrer Linien zurück und erhält gleichzeitig ohne besondere Bezahlung einen Theil des Roll- und Betriebsmaterials, sowie der Vorräthe, entsprechend dem laut Art. 5 dem Staat cedirten Material. Dagegen ist das aus dem Erneuerungsfonds (Cassa per gli aumenti patrimoniali) beschaffte gleiche Material nach Werth zu bezahlen.

Art. 49 und 50 stimmen mit den Art. 43 und 46 des Contractentwurfes für das Mittelmeer-Netz völlig überein.

Betriebsgesellschaft der Italienischen Staatsbahnen.

Wie die „Gazzetta Piemontese" meldet, hat die Italienische Regierung beschlossen, die Session des Parlaments bis über den Juli hinaus zu verlängern, damit die Debatte über die beiden Eisenbahnconventionen nicht bis zum Herbst vertagt werden müsse. Die Eisenbahncommission der Italienischen Deputirtenkammer hat sich gegen die Verpachtung auf 30 Jahre ausgesprochen und beschloss, die Verpachtung auf blos 15 Jahre zu beantragen. Ferner beantragte dieses Bureau, dass die zukünftigen Wohnsitze der Bahndirectionen durch ein specielles Gesetz bestimmt werden mögen.

Französische Correspondenz.

Ein an die Mitglieder der Handelskammern gerichteter Erlass des Arbeitsministers behandelt die Reform der allgemeinen und Specialtarife der Eisenbahnen. Der Minister weist zunächst darauf hin, dass die grossen Gesellschaften bei Abschluss der durch Gesetz vom 20. November 1883 genehmigten Conventionen bezüglich der Reform der Tarife Verpflichtungen eingegangen sind, deren Realisirung den Wünschen des Publikums in weitestem Masse entgegenkommen dürfte.

Die hauptsächlichste dieser Verpflichtungen bezieht sich auf die Reform der allgemeinen und Specialtarife, und zwar auf die Einführung von kilometrischen Sätzen mit fallender Scala und ferner auf Gewährung einer bedeutenden Ermässigung bei Transporten von Bahnhof zu Bahnhof. Die Ost- und Mittelmeerbahn haben bereits Vorschläge in dieser Beziehung gemacht, welche z. Zt. der ministeriellen Prüfung unterliegen. Die übrigen

Gesellschaften sind aufgefordert worden, ihre Vorschläge sofort einzureichen und wird vor definitiver Beschlussnahme das Gutachten der Handelskammern eingeholt werden. Was nun aber die Reform der Import-, Transit- und Exporttarife betrifft, so glaubt der Minister und die Eisenbahngesellschaften, von einer Initiative absehen zu sollen, vielmehr sich auf diejenigen Fälle zu beschränken, welche ihnen als der Reform bedürftig von den Interessenten bezeichnet werden.

Die Gesellschaften haben jedoch den Vorbehalt gemacht, dass nur diejenigen Waaren in Betracht kommen, welche nicht auf anderen Transportwegen zu billigeren Sätzen nach Frankreich importirt werden können.

Der Minister hat nun die Handelskammern zur Beantwortung folgender Fragen aufgefordert:

1. Welches sind die Eisenbahnfrachtsätze, welche zum Schaden der nationalen Production die öconomischen Verhältnisse des Zollsystems ungünstig beeinflussen, indem sie den fremden Waaren gestatten, unter vortheilhafteren Bedingungen unsern Markt zu erreichen, als diejenigen sind, welche ihnen bei Benutzung anderer Transportarten geboten werden?

2. Welches sind die Transittarife, deren Sätze unter den von den Gesellschaften vorgeschlagenen Bedingungen bei der Ausfuhr unserer Producte zur Anwendung kommen sollen? (Zur Erläuterung mag dienen, dass die Gesellschaften sich damit einverstanden erklärt haben, die Verbandstransittarife gleichzeitig als Ausfuhrtarife anzuwenden.)

3. Welche Massregeln sind, was die Transittarife anbelangt, zu ergreifen, um den Handelsverkehr unserer Häfen zu heben?

Wir entnehmen einer Publikation des Französischen Marineministeriums die nachstehenden Daten über den Bestand und den Bau von Eisenbahnen in den Colonien im Jahre 1882: Martinique. Es sind 489 km Eisenbahnen vorhanden.

Guadeloupe. Die Colonie besitzt 334 km Bahnen.

La Réunion. Die durch Gesetz vom 23. Juni 1877 concessionirte, aus zwei Strecken bestehende Bahn ist im Februar 1882 in Betrieb gesetzt worden. Die Länge der den Hafen des Galets und die Stadt Saint-Pierre verbindenden Strecke beträgt (in der Richtung von Norden nach Süden) 69,5 km. Die zwischen dem Hafen und der Stadt St. Benoît (Richtung von Osten nach Westen) angelegte Strecke ist dagegen 54,41 km lang.

Senegal. Im Bau befindet sich eine Bahn von St. Louis nach Dakar und eine solche, welche den obern Theil des Senegalflusses mit dem Niger verbinden soll. Die Eisenbahn St. Louis-Dakar soll die Ein- und Ausschiffung der auf dem Flusse ankommenden und abgehenden Waaren erleichtern. Sie geht von Dakar nach Rufisque, übersetzt den Capor und erreicht dann St. Louis. Ihre Länge beträgt 259 km und wird diese Bahn voraussichtlich im Jahre 1884 eröffnet werden. Der Bau der ersten Theilstrecke der Bahn, welche zur Verbindung des schiffbaren Theiles des Niger mit dem Senegal dienen, d. h. von Khay (bei Medina) nach Bafoulabé (= 135 km) führen wird, ist vom Parlament genehmigt. Der Betrieb wurde auf eine Länge von 16 km eröffnet und die Erdarbeiten der Reststrecke so vorbereitet, dass in der nächsten Campagne der Oberbau verlegt werden kann.

Indische Besitzungen. Die Französische Bahn von Pondichery nach dem South-Indian Railway, unterm 8. Mai 1878 concessionirt, ist seit mehreren Jahren im Betriebe. Dieselbe ist von einer Englischen Gesellschaft mittelst einer Subvention von 4 Millionen Franken erbaut worden.

Cochinchina. Eine Bahn von Saïgon nach Mytho mit eventueller Verlängerung nach Vinh-Long ist unterm 4. August 1881 concessionirt worden. Dieselbe wird demnächst dem Betriebe übergeben werden. Zwischen Saïgon und Cholen führt eine Pferdebahn. —ch.

Die Londoner Highgate Hill Kabelbahn.

Am 29. v. M. ist in London die erste etwa 1,5 km lange Kabelbahn, welche Highgate Hill mit einer Steigung von 1:11 erreicht, eröffnet worden. Einer bei dieser Gelegenheit ausgegebenen Festschrift entnimmt die „Deutsche Bauzeitung" folgende Notizen: Die Bahn ist Eigenthum der Patent Cable Tramways Corporation, London, 2 Victoria Mansions, Westminster S. W., welche die auf die besonderen Constructionen bezüglichen Patente von den Herren A. S. Hallidie und W. Eppelsheimer (einem Deutschen Ingenieur aus der Pfalz) zur alleinigen Auswerthung in Grossbritannien erworben hat.

Die erste derartige Kabelbahn ist im Jahre 1873 in Clay-Street in San Francisco ausgeführt worden; seitdem sind in dieser Stadt allein etwa 80 km derartige Bahnen entstanden. Später — u. W. im Jahre 1883 — sind in Chicago etwa 32 km Kabelbahnen erbaut, demnächst kleine Strecken noch in Dunedin; gegenwärtig wird in Newyork eine Kabelbahn angelegt.

Insbesondere die Kabelbahnen in St. Francisco haben sehr bedeutende Steigungen zu überwinden, welche für anderweite Verkehrsmittel unzugänglich sein würden. In der dortigen Union-Street beträgt die Steigung 1:4,62; in Chicago dagegen kommen bei den Kabelbahnen merkliche Steigungen nicht vor. — Die Highgate Hill-Linie ist zum Theil 2-, zum Theil 1-gleisig ausgeführt; wo ersteres der Fall, geht das Seil in dem einen Gleis hin, in dem anderen zurück. In der eingleisigen Strecke bildet das Kabel gleichfalls ein Seil ohne Ende, erstreckt sich dann aber bei Hin- und Rückgang durch nur eine einzige Röhre, abgesehen von den Ausweichungen, wo dasselbe sich theilt. Die Gleise haben die Spurweite von 1,066 m und machen sehr scharfe Curven; der Oberbau ist mit schweren eisernen Stühlen ausgeführt. Die in der Gleisaxe liegende geschlitzte Röhre zur Aufnahme der Seilführungs-Rollen ist 20,3 cm weit und 26,7 cm hoch.

Das aus Tiegelgussstahl hergestellte Kabel hatt 22 mm Durchmesser und besteht aus 6 Litzen zu 19 Drähten von je 1,25 mm Durchmesser.

Die Wagen sind zweigeschossig gebaut und fassen unten 20, oben 22 Personen. An der Spitze des Zuges geht ein Wagen mit einigen Sitzen auf Plattform, an welchem die mittelst des „Greifers" bewirkte Verbindung des Zuges mit dem Kabel hergestellt ist. Die Benutzung dieses besonderen Wagens, „Dummy" genannt, hat den Zweck, die Einstellung gewöhnlicher Pferdebahnwagen in den Dienst auf der Kabelbahn zu ermöglichen und umgekehrt.

Die Maschinen-Station, welche an einem Ende der Bahn liegt, umfasst 2 Dampfmaschinen von je 25 Pferdekraft nominell, welche zusammen und getrennt arbeiten können und deren Gang umkehrbar ist. Die Maschinen greifen direct an einem grossen mit Nuth versehenen Rade an, über welches das Kabel geführt ist. Sie machen 80 Umdrehungen pro Minute und die Dampfspannung beträgt 7—8 Atmosphären.

Aus Spanien.

Andalusische Bahnen: Bauten und Vorarbeiten.

Auf der Theilstrecke Cordova-Ecija (welche Linie voraussichtlich in der zweiten Hälfte 1885 eröffnet werden wird) sind 20 km bereits vollendet; die Bauausführung der Linie Puente Genil nach Linares ist sistirt bis zur Regelung der Subventionen durch die betheiligten Gemeinden, während die Vorarbeiten völlig beendet sind; die Strecke Sanlucar-Romanza, eine Fortsetzung von Xeres-Sanlucar, wird im laufenden Jahre vollendet. Die eben eröffnete Linie Alicante-Murcia verspricht bereits für das laufende Betriebsjahr einen erklecklichen Zuwachs zur Reineinnahme.

Valladolid-Calatayud.

Das soeben dem Ministerium vorgelegte Project dieser Linie enthält zwei Abtheilungen, die erste von Valladolider Stationen ausgehend über la Cesterniga, Tudela (Duero), Traspinedo, Sardou, Quintanilla de Abajo, Sa. Cecilia, Quintanilla de Arriba, Penafiel, Nava de Roa, Roa, Castrilla la Vega, Aranda (Duero), Vadocondes, La Vid, Langa und Velilla führend; die andere führt über San Esteban de Gormaz, Burgo de Osma, S. Tiustes, Rioseco, Aldehuela, Villabuena, Soria, Matialay, Ojuel, Almenar, Torrubia, Reznos, Malanquilla, Villarrolla, Cervera und Torralba nach Calatayud. Die Linie schliesst an ihrem Anfange an die Nordbahn und an ihrem Ende an die von Saragossa an, ist 205,6 km lang und enthält drei Tunnels.

Seilbahn in Lissabon.

Am 20. April wurde in der Strasse Lavra in Lissabon eine von Ingenieur N. Riggenbach in Olten ausgeführte Seilbahn dem Betrieb übergeben, welche an Originalität wahrscheinlich alle bisher bestehenden Seilbahnen übertrifft. Dieselbe hat eine Länge von 170 m und ersteigt bei 25 pCt. Steigung eine Höhe von 42 m. Die Bahn befindet sich theilweise in der Strasse selbst; doch wird das Seil unterirdisch geführt und die Schienen sind dem Strassenniveau eben, ähnlich wie bei den Tramwaybahnen, so dass der Verkehr in keiner Weise gehemmt ist. — Die Steigung ist ziemlich gleichförmig; doch liegt die Bahn in einer doppelten Curve, bildet also ein S. In der Regel wird die Bahn mit Wasser, das als Gegengewicht wirkt, betrieben. Allein dieselbe kann auch durch eine Dampfmaschine betrieben werden für den Fall, dass die Wasserleitung unterbrochen würde. In den drei ersten Tagen nach der Eröffnung war der Zudrang bereits so bedeutend, dass mehr als 10 000 Personen befördert werden mussten. Am 16. April erhielt der Erbauer von der Direction der Bahn folgende Depesche: „Expériences officielles exécutées aujourd'hui sur le plan funiculaire de Lavra. Réussite brillante. Satisfaction complète des ingénieurs du gouvernement et enthousiasme du public. La Compagnie vous félicite." Bei diesen Versuchen wurde ein Hanfseil verwendet, das — bei starkem Laufe des Zuges — durchschnitten wurde, um die Wirkung der automatischen Bremse zu erproben. Auf eine Entfernung von 3 m wurde der Zug zum Stehen gebracht. —

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

X.

Vorgestern, am 14. Mai 1884, hatte ich in Pearlstreet, dicht bei der Hochbahnstation Hannover-Square, Geschäfte. An der Kreuzung von Pearlstreet und Wallstreet hörte ich mit Stentorstimme tief unter dem Zuge, in welchem ich mich befand, ausrufen: „Extra Telegram, extra Telegram!" Es war gegen 2 Uhr und da um 1 Uhr die erste Ausgabe des „Telegram", des Abendblattes des „Newyork Herald", zu erscheinen pflegt, welche für gewöhnlich die Ueberschrift „First edition" trägt, so musste etwas Ausserordentliches zu melden sein. Ich ging nach Verlassen des Zuges die kurze Strecke von Hannover-Square-Station zur Wallstreet zurück, hatte für das Blatt 5 Cents statt des aufgedruckten Preises von 2 Cents zu bezahlen und erfuhr nun schon durch die fetten Lettern der Artikelüberschriften, welche Katastrophe über Banken und Bankhäuser hereingebrochen war. Gegenüber von mir lag die „Marine-Bank", welche bereits in voriger Woche fiel. Ich besorgte meine Geschäfte und beschloss, Wallstreet hinauf nach dem Broadway zu gehen. An manchen Stellen konnte man sich kaum durchwinden, von der Effectenbörse bis zum Broadway hinauf standen Tausende und Tausende von Menschen. Der „Herald" sagte unter Anderem später darüber: „Leute, welche niemals Eile hatten, sah man hutlos durch die Strassen laufen".

Von Wallstreet bis City-Hall per Broadway ist es fast genau ½ Engl. Meile — derartiges Gewühl, wie vorgestern, sieht man aber kaum, wenn Barnum in den letzten Tagen des März jeden Jahres seinen berühmten Einzug in Newyork City hält. Die Expeditionen fast aller grösseren Tagesblätter befinden sich zwischen Fultonstreet und City-Hall und nur wenige geben keine Abendblätter aus. Es war nicht möglich, an diesen Expeditionen vorbei zu kommen, ohne Broadway oder Parkrow erst zu kreuzen — kurz und gut, die Aufregung war eine furchtbare. Leider stürzt Haus für Haus, Bank für Bank; selbst in Newark, dieser grossen, betriebsamen, von ungemein vielen Deutschen bewohnten Stadt fiel heute eine Sparbank.

Mehrere Blätter wälzen die Schuld auf Ueberspeculation im Eisenbahnwesen; es mag darin gesündigt worden sein, die wahren Ursachen erfährt man jedenfalls erst später. Soviel habe ich aber während der Zeit von 3½ Jahren, welche ich hier bin, bemerkt, dass „companies" sich gleich den Bacillen durch Spaltung vermehren. Langrand-Dumonceau war ja Meister der Kunst, Company-Bacillen zu züchten und es bestand die Nährflüssigkeit derselben in Druckerschwärze.

Amerika ist einfach in die Schule Europas gegangen, das ist Alles, warten wir ab, bis das Gewitter vorüber ist.

Die Strassen Newyorks werden von einer Unzahl Pferdebahnen durchkreuzt; Broadway und die fünfte Avenue waren bis jetzt davon frei, ersterer wenigstens von Union-Square südlich und von der 45. Strasse nördlich.

Vor wenigen Tagen erhielt eine Gesellschaft die Concession, Drahtseilbahnen längs der fünften Avenue und den Broadway hinab bis zur Batterie sammt einer enormen Menge von rechtwinklig auf diesen Hauptbahnen stehenden Zweigbahnen nach beiden Flussufern zu bauen.

Die fünfte und Lexington-Avenue sind, bis auf kurze Strecken, sogar vom Gepolter der Omnibusse verschont und gelten als die fashionablesten Strassen Newyorks. Broadway, welches übrigens durchaus nicht so breit ist, als man dem Namen nach glauben sollte, wird, bis auf eine kurze Strecke, nur von Omnibussen und gewöhnlichem Fuhrwerke benützt.

Avenues sind jene breiten Strassen, welche, wie der Broadway theilweise, parallel mit der Längenachse von Manhattan-Island laufen und die Stadt nebst den von Ost nach West laufenden Querstrassen in Quadrate, „blocks", zerlegen. Fast eine jede Avenue besitzt ihre Pferdeeisenbahn vom Anfange bis zum Ende der Insel, wo nämlich die Avenue durch den Harlem-River abgeschnitten wird. Nur auf der Westseite laufen die Wagen nicht bis an diesen River, weil die betreffende Gegend sehr dünn bevölkert ist. Es gehört ein fleissiges Studium dazu, sich über die verschiedenen Tramway-Companies von Newyork zu orientiren — laufen doch zuweilen 4 Gleise nebeneinander, welche nicht nur dem Verkehre von Personenwagen dienen, sondern auf welchen man auch Güterwagen der grossen Eisenbahnen mittelst Pferden zieht. Weststreet wird sogar durch Vanderbilt'sche Dampfmotore in des Wortes vollster Bedeutung „unsicher" gemacht.

Eine grosse Menge von directen und auch Umwege beschreibenden Tramways verbindet die Ost- und Westseite, hauptsächlich aber die Ferryboot-Stationen des East- und Northrivers. Sehr zu beklagen ist nun, dass die verschiedenen Gesellschaften nicht Umsteigkarten ausgeben, wie es z. B. in Wien der Fall ist.

Die „erste" Avenue berührt bei der 23. Strasse beinahe den East-River; weiter nach unten und oben giebt es jedoch, des unregelmässigen Ufers halber, bis zum Wasser noch mehrere Avenues: Man bezeichnete sie mit Buchstaben und zwar von der „ersten" nach Osten A, B, C, D. Gegen Westen zu finden wir die „erste" bis „elfte" Avenue numerirt und dazwischen, ebenfalls parallel mit den anderen, noch die Lexington- und Madison-Avenue, erstere zwischen der 3. und 4., letztere zwischen der 4. und 5. gelegen. Weststreet läuft mit den Avenues in gleicher Richtung dicht an den piers des North rivers hin, Broadway erst in der Mitte der Insel, zum Theil zwischen der 4. und 5. Avenue, später nach Nordwesten abweichend. Fast eine jede dieser Hauptstrassen besitzt mindestens 2 Pferdebahngleise, in vier finden wir ausserdem Hochbahnen, der „Newyork Central- und Hudson-River-" Bahnen nicht zu gedenken.

Der Personenverkehr auf den Tramways ist fast stets während der Tageszeit ein ungeheurer, denn die Hochbahnen, welche täglich gegen 300 000 Personen befördern sollen, vermitteln doch nur den Verkehr für längere Strecken, während der Localverkehr, wenn ich diesen Ausdruck brauchen darf, durch die Pferdebahnen bewältigt werden muss.

Die „cars" der Avenues haben ausser dem Kutscher einen Conducteur; jene, welche vom North- zum Eastriver und umgekehrt fahren, haben zum Theil nur den Kutscher; diese „bobtail cars" sind beim Publicum verhasst. Es ist z. B. bei stark besetztem, respective vollgepfropftem Wagen unmöglich, an die Frontthüre zu gelangen, um seinen obolus in die entsprechende Büchse zu werfen, das Geld wird „weitergereicht". Diese Wagen sind etwas kleiner, als jene der Avenues, aber verhältnissmässig stärker frequentirt, als letztere. Auf der Grand-Besbrossesstreet-Linie giebt es allerdings auch Conducteure.

Die Grobheit der Bobtail car-Kutscher ist gross; diese Leute müssen allerdings stets gereizt sein, denn sie haben nach rückwärts zu schauen, dass Niemand aufspringt, ohne zu zahlen; Geld bis zum Betrage von 2 D. zu wechseln; den Index der Zählmaschine weiter zu bewegen, nachdem das Geld durch die Glasscheibe des Kastens controlirt und „versenkt" ist; sie müssen die Pferde gut in der Hand führen, anhalten, wenn Jemand auf der Strasse winkt, um einzusteigen oder klingelt, um auszusteigen. Auch sollen sie weder Jemand überfahren, noch mit einem anderen Fuhrwerke zusammenstossen. Die Grobheit ist demnach verzeihlich.

Kein Pferdebahn-Wagen besitzt eine Deichsel, was sehr gut ist, denn mit Deichseln könnten die Kutscher ebenso wenig flott durch das Gewühl in den Curven von Strassen-Kreuzungen gelangen, wie die Hochbahnen mit Handbremsen bestehen. Die Pferde werden häufig durch andere Wagen rechtwinklig zur Bahnachse herumgedrängt und mögen oft gewaltige Stösse erhalten.

Zum Reinigen der Gleise im Winter vom Schnee bedient man sich eigener Maschinen. Sechs oder mehr Pferde ziehen einen schweren Wagen, auf welchem sich eine Dampfmaschine befindet; diese treibt eine gegen die Achse der Bahn schief liegende Riesen-Circularbürste, welche den Schnee auf die Seite schleudert.

Mehrere Tramway-Companies heitzen ihre Waggons bei Kälte, und zwar im vergangenen Winter theilweise mit gewöhnlichen Kohlenöfen. In der Mitte des Wagens ist ein Sitz ausgespart und ein Ofen nebst Schutzmantel eingesetzt. Die Sitze laufen an den Längsseiten hin, in der Mitte befindet sich ein Gang.

Mir gefällt diese Methode des Heitzens nicht. Die Plätze in der Nähe des Ofens sind bereits unangenehm genug, und wenn man dicht am Ofen stehen musste, kann man sich furchtbar erkälten, sobald man den Wagen bei grosser Kälte verlässt.

Die neu projectirten Drahtseilbahnen werden gewiss Fahrgäste genug finden, ohne dass die anderen Verkehrsanstalten leiden, unterhalb City-Hall wird es aber recht knapp mit dem Raume ausgehen. Verkehrsstockungen von $^1/_4$ Stunde sind bereits jetzt keine Seltenheit. Der Broadway-Omnibus wird allerdings verschwinden, doch sind Tramway cars bei weitem unbeholfener.

Literatur.

Revue générale de Chemins de fer. Table Générale des matières. Paris. Verlag von Dunod (49 Quai des Grands-Augustins). 1884. Preis für Nichtabonnenten im Format der Revue 3 Frcs., in Octavformat 2,50 Frcs.

Dieses Generalverzeichniss sämmtlicher in den elf ersten (1878 bis December 1883 erschienenen) Bänden der Revue générale des Chemins de fer (Paris, Dunod) enthaltenen Aufsätze bildet in Verbindung mit dem von der Redaction des technischen Vereinsorgans herausgegebenen Gesammt-Inhaltsverzeichniss zu letzterem eine werthvolle Bereicherung des Repertoriums der in- und ausländischen Fachliteratur.

Das einen stattlichen Band von 214 Seiten in Folioformat umfassende Werk erscheint uns in seiner übersichtlichen knappen Form geradezu als eine Musterarbeit und gehen wir deshalb specieller auf deren Inhalt und Anordnung ein.

Das Verzeichniss selbst zerfällt in drei Theile.

I. Das alphabetisch geordnete analytische Verzeichniss, welches von dem Secretär des Redactionscomités, Herrn Ingenieur Monjean, bearbeitet worden ist, bildet in Wahrheit ein

Repertorium der das Eisenbahnwesen betreffenden technischen, administrativen, commerciellen, juristischen und finanziellen Fragen.

Hinter jedem Stichwort werden die zugehörigen Artikel allgemeiner und specieller Natur aufgeführt unter kurzer prägnanter Bezeichnung ihres Inhalts, des Autors und Hinweis auf Nummer und Seite der Revue, wo der Artikel steht.

So z. B. finden wir auf Seite 1 unter dem Stichwort „Accidents“ (Unfälle) zunächst einen über die Natur und die Ursachen der Unfälle, Haftpflicht und Mittel zur Verhütung derselben handelnden Aufsatz von Bontoux verzeichnet, dann werden unter der Unter-Abtheilung Frankreich die Vorkommnisse, betr. Unfälle in Frankreich, in historischer Reihenfolge aufgeführt, darunter der Bericht der Enquête-Commission vom 8. Juli 1880, das an die Französischen Eisenbahn-Gesellschaften unterm 12. Januar 1882 ergangene Circular des Ministers der öffentlichen Arbeiten, dessen einzelne Theile mit wenigen Schlagwörtern angegeben werden, ausserdem einzelne in der Revue besonders besprochene Unfälle. In derselben Weise wird auf die in den 11 Bänden der Revue vorkommenden Aufsätze und Notizen über die in Grossbritannien, Deutschland, Oesterr.-Ungarn, Italien, Schweiz und den Vereinigten Staaten vorgekommenen Unfälle hingewiesen.

Wie bei dem Worte Unfälle, sind bei den Stichwörtern: Werkstatt, Blocksystem, Eisenbahnen, Enquête, Betrieb, Brücken und Viaducte, Statistik, Ingenieurvereine, Tarif und Tunnel die betreffenden Hinweise nach Ländern in Unterabtheilungen geordnet.

Unter dem Stichwort „Statistik“ findet man ausserdem Tabellen, welche durch ihre übersichtliche Anordnung mit einem Blicke die zahlreichen statistischen Daten über Französische und fremde Bahnen in der Revue zu übersehen gestatten.

Zu denjenigen Stichworten resp. Materien, zu welchen besonders viele Hinweise nöthig erschienen, sind ganz selbstständige Excurse ausgearbeitet worden, welche selbst für diejenigen, welche die 11 Bände der Revue nicht besitzen, von Werth sind. Es sind dies die zu den Worten: Officielle Documente, Locomotive, Schiene, Personen- und Güterwagen gehörenden Artikel, bei welchen unter den verschiedene Unterabtheilungen bezeichnenden Stichwörtern alle in der Revue über den fraglichen Gegenstand vorkommenden Mittheilungen nachgewiesen werden. So sind unter dem Stichwort officielle Documente in Betreff Frankreichs alle ministeriellen Erlasse und Rundschreiben, Concessionen, Conventionen etc. chronologisch aufgeführt, so dass man unter dem Wort (Unterabtheilung) Concessionen eine historische Zusammenstellung aller in den Jahren 1878—1883 in Frankreich gegebenen definitiven Eisenbahn-Concessionen mit Bezeichnung der concessionirten Linie und des Concessionärs, unter den Worten Declaration d'utilité publique in derselben Weise alle eventuellen Concessionen nach ihrem Datum historisch zusammengestellt findet. Die Gesetze, Decrete und ministeriellen Erlasse etc. werden in dem Verzeichnisse unter dem betreffenden Stichworte nachgewiesen. Unter „Locomotive“ findet man eine sehr übersichtliche Zusammenstellung der verschiedenen Locomotivtypen, und zwar nach Verwendungszwecken geordnet.

Ebenso sind die Worte: Weiche, Heizung, Control-Apparate, Beleuchtung, Elektricität, Verriegelung, Ausstellung, Bremse, Bahnhof, virtuelle Länge, Maschine, Rangiren und Behandlung der Wagen, sowie Signale und Oberbau in logischer Reihenfolge mit Unterabtheilungen versehen.

Unter dem Stichworte: „Ingenieurvereine“ findet man die Denkschriften und Mittheilungen dieser Vereine (und zwar sowohl der Französischen als der fremdländischen) aufgeführt, soweit solche in der Revue abgedruckt oder besprochen worden sind.

Die Uebersichtlichkeit des ganzen Inhalts dieses systematischen Repertorii wird dadurch noch erhöht, dass unter dem Namen jedes Landes die Stichwörter sämmtlicher in der Revue über das betreffende Land publicirten Artikel oder Notizen sich nochmals zusammengestellt finden.

Um Wiederholungen zu vermeiden, ist indessen bezüglich der Frankreich betreffenden Mittheilungen als allgemeine Stichwörter auf die oben erwähnten Excurse (Officielle Documente, Jurisprudenz, Locomotiven, Signale, Waggons etc.) hingewiesen.

II. Das alphabetische Autorenregister (S. 135 bis 149) enthält die Namen von etwa 100 Mitarbeitern der Revue générale, unter Angabe der Beiträge, welche sie geliefert haben.

Am Schlusse dieses Registers sind in der Reihenfolge ihres Erscheinens die Notizen und Berichte über solche Arbeiten aufgeführt, welche ohne Namenszeichnung publicirt worden sind.

III. Das nach Inhalt der einzelnen Hefte geordnete Schluss-Verzeichniss (S. 152—214) weist die monatlichen Inhaltsverzeichnisse nochmals nach, welche bisher in Tabellenform am Schlusse jedes halbjährigen Bandes erschienen sind.

In diesem nach Lieferungen geordneten Verzeichnisse findet man auch eine Nachweisung der zahlreichen Tafeln und Figuren, welche jedem Bande beigegeben sind oder die sich im Texte abgedruckt finden.

Wir glauben kaum, dass sich ein vollständigeres und systematisch mehr geordnetes Inhaltsverzeichniss geben lässt und möchten dasselbe als Muster für ähnliche Arbeiten empfehlen.

Mittheilungen des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirthschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen. Das neueste Heft No. 5 u. 6, pro Mai und Juni cr., welches soeben zur Ausgabe gelangt ist, bringt zunächst die Verhandlungen des Landes-Eisenbahnraths, wobei jedoch diejenigen der letzten Sitzung dieser Körperschaft noch nicht haben berücksichtigt werden können, ferner die letzten Verhandlungen des Bezirk-Eisenbahnraths Hannover. Die Verhandlungen der Sitzung des Ausschusses vom 2. Mai über die Rückvergütung des Zolls auf ausländische Baumwollgarne, über den Entwurf eines internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr, den Entwurf des Statuts einer Betriebs- (Fabrik-) Krankenkasse und die Generalversammlung des Centralverbands Deutscher Industrieller sind möglichst eingehend wiedergegeben. Hieran reiht sich die Mittheilung der Beschlüsse der letzt bezeichneten Generalversammlung des Centralverbands. Den Hauptheil des Hefts bildet der Entwurf des Statuts einer Betriebs- (Fabrik-) Krankenkasse nach dem Reichsgesetz vom 15. Juni 1883. Der Verein hat sich in Gemeinschaft mit der Nordwestlichen Gruppe des Vereins Deutscher Eisen- und Stahl-Industrieller der Mühe unterzogen, den vom Bundesrath herausgegebenen Statutenentwurf für Betriebs-Krankenkassen mit Rücksicht auf die Bedürfnisse der hiesigen Industrie einer Umarbeitung zu unterziehen. Beide Entwürfe, derjenige des Bundesraths, wie die Bearbeitung des Vereins, sind in dem Hefte in übersichtlicher Form einander gegenüber gestellt; die von dem Verein veranstaltete Bearbeitung wird den Mitgliedern eine willkommene Handhabe bei Errichtung ihrer Krankenkassen und der für dieselben erforderlichen Statuten geben. Das Heft enthält ferner Mittheilungen über die im nächsten Jahre in Antwerpen stattfindende Weltausstellung.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Berichtigungen.

Eisenbahn-Effectenverkehr. Bei der in No. 37 d. Ztg. abgedruckten Bekanntmachung, betreffend Auslosung der Prioritäts-Obligationen der Thüringischen Eisenbahn ist auf Seite 484 in der dritten Spalte, bei der VI. Emission, Abtheilung C, Zeile 9 die Nummer 11558 in 12558 abzuändern. (1369)

II. Eröffnungen.

Am 16. Juni cr. wird die Strecke Dürgoy-Koberwitz der Neubaustrecke Dürgoy-Zobten-Ströbel mit den Haltestellen Klettendorf, Bettlern, Domslau und der Station Koberwitz dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Von diesem Tage ab findet auf den vorgenannten Stationsorten unbeschränkte Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und Thieren sowie von Gütern statt.

Die bezüglichen Tarifsätze sind vom 16. Juni ab bei den Expeditionen und schon jetzt bei unserm Verkehrsbüreau zu erfahren.

Breslau, den 6. Juni 1884. (1370)

Königliche Eisenbahn-Direction.

III. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die Station Schwabhausen wird, nach einer Mittheilung der Direction der Weimar-Geraer Eisenbahn, für die Folge die Bezeichnung „Gross-Schwabhausen“ führen.

Berlin, den 9. Juni 1884. (1371)

Die geschäftsführende Direction.

Simon.

IV. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1884 neuen Stils tritt der neunte Nachtrag zum **Deutsch - Russischen Verband - Gütertarif** vom 1. Januar 1880 neuen Stils (2. Ausgabe) in Kraft.

Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für den Flachs- und Hanf-Verkehr von den Stationen der Rybinsk-Bologoje Bahn und den Stationen Ostaschkow tr. und Twer der Nicolai-Bahn sowie Nischny-Nowgorod und Wladimir der Nischnyer Bahn; ferner ermässigte Frachtsätze für den Hanfverkehr von der Station Smolensk der Orel-Witebsker Bahn.

Die Stationen Homel (Gomel), Janowo, Ponemunsk, Radoschkowitschi Rakischki, Schadow und Terechowka der Libau-Romnyer Eisenbahn werden für den Flachsverkehr in die Ausnahmetarife I A und I B neu aufgenommen.

Die Stationen Stettin und Swinemünde des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin werden in den Weizen-Exporttarif (Tarif-Tabelle II) des Ausnahme-Tarifs XIII neu aufgenommen.

Die Frachtsätze für Weizen von der Station Borrissoglebsk und den hinter Borrissoglebsk gelegenen Stationen der Gräsi-Zarizyner Eisenbahn werden im Verkehr nach den im Ausnahmetarif XIII enthaltenen Deutschen Stationen ermässigt. Ausserdem werden vom 20. Juli 1884 n. St. ab die Frachtsätze im Flachsverkehr zwischen der Station Antonopol einerseits und Myslowitz loco und transito andererseits bei Sendungen à 10000 kg um je 0,10 R. pro 100 kg erhöht.

Exemplare des 9. Tarif-Nachtrages sind von den Verbandstationen zu beziehen.

Bromberg, den 3. Juni 1884. (1372J)
Königliche Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung.

Für den Verkehr zwischen den Stationen **Frankfurt a. M. (Nass. Bhf.), Frankfurt a. M.-Sachsenhausen** und **Hanau** des Directionsbezirks Frankfurt a. M. einerseits und Stationen der **Westerwaldbahn** des Directionsbezirks Köln (rechtsrh.) andererseits kommen mit sofortiger Gültigkeit directe Frachtsätze zur Einführung, worüber das Nähere bei den betreffenden Expeditionen zu erfahren ist. (1373)

Frankfurt a. M., den 5. Juni 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 15. Juni d. Js. tritt ein neuer Tarif für die **Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren** für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Köln (rechtsrheinisch) einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Erfurt sowie der Nordhausen-Erfurter, der Saal-, der Weimar-Geraer und der Werra-Eisenbahn (mit Einschluss von Wernshausen-Schmalkalden) andererseits in Kraft.

Das Nähere ist bei den betreffenden Expeditionen zu erfahren, daselbst auch der Tarif zum Preise von 10 ₰ pro Exemplar käuflich zu haben.

Köln, 4. Juni 1884. (1374)
Namens der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische)

Die in den Heften B1 und C1 des **Rheinisch-Westfälisch - Niederländischen Gütertarifs** für den Verkehr mit der Station Elst der Niederländischen Staatsbahn (südliche Linie) enthaltenen Tarifsätze treten mit Ausnahme derjenigen für die Stationen des Directions-Bezirks Köln (rechtsrheinisch) nördlich Münster am 15. Juli d. J. ausser Kraft, ohne durch neue ersetzt zu werden.

Elberfeld, den 5. Juni 1874. (1375)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Weichsel-Eisenbahn-Verband.

Der Artikel K l e i e wird im Verkehr von Stationen der Russischen Süd-West-bahnen nach Danzig und Neufahrwasser bis auf Weiteres nach den bestehenden G e t r e i d e -Frachtsätzen befördert.

Danzig, den 6. Juni 1884.
Die Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, (1376 J)
Namens der Verband-Verwaltungen.

Vom 1. Juni cr. ab wird die neu eröffnete diesseitige Station Friedrichssegen in den Nassau-Pfälzischen und Nassau-Elsässischen Verkehr einbezogen.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilt die genannte Station und unser Tarifbüreau.

Frankfurt a/M., den 31. Mai 1884. (1377)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
Frankfurt a/M.

Am 10. Juni cr. treten für den Güter-Verkehr mit Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen im **Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbande**

der Nachtrag VIII zum Heft I
„ „ XI „ „ II
„ „ X „ „ III
„ „ II „ „ IV
und „ „ III „ „ V
des Tarifs vom 1. April 1881

in Kraft.

Diese Nachträge enthalten die Tarifkilometer und Frachtsätze für die in den Verbands-Verkehr aufgenommene Station Kaiserslautern Westbahnhof der Pfälzischen Eisenbahnen.

Köln, den 6. Juni 1884. (1378)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Norddeutscher Eisenbahnverband.

Zum Tarife für die Beförderung von lebenden Thieren etc. vom 1. November 1883 ist der vom 1. Juli cr. ab gültige Nachtrag 1 herausgegeben, welcher Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebs-Reglement, der Tarifvorschriften u. s. w. enthält. Durch diesen Nachtrag werden aufgehoben die bisherigen Frachtsätze

a) des Vieh- etc. Tarifs für den Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verband vom 1. Juli 1880;
b) des Vieh- etc. Tarifs für den Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischen Verband vom 20. October 1882;
c) des Vieh- etc. Tarifs für den Rheinischen Nachbarverkehr vom 1. November 1882;
d) des Vieh- etc. Tarifs für den Rheinisch-Westfälisch-Thüringischen Verband vom 1. Mai 1880;
e) des Vieh- etc. Tarifs für den Rheinisch-Westfälisch-Mitteldeutschen Verband vom 1. Mai 1880;
f) des Vieh- etc. Tarifs für den Schlesisch-Rheinischen Verband vom 1. September 1880

nebst Nachträgen. Soweit durch diesen Nachtrag, welcher bei den Expeditionen käuflich zu haben ist, Erhöhungen gegen die bisherigen Sätze eintreten, kommen letztere noch bis zum 15. August cr. in Anwendung.

Hannover, den 6. Juni 1884. (1379)
Königliche Eisenbahndirection,
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Am 16. d. M. tritt zu dem vom 1. Januar cr. ab giltigen **Ausnahmetarife für den Local-Steinkohlen-Verkehr** der ehemaligen Oberschlesischen Eisenbahn ein Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für die am 16. d. M. zur Betriebseröffnung kommenden Haltestellen bezw. Stationen Bettlern, Domslau, Klettendorf und Koberwitz der Neubaustrecke Dürgoy-Zobten.

Druckexemplare des Nachtrags können vom 12. d. M. ab von diesseitigen Stationen und unserem Verkehrs-Bureau bezogen werden.

Breslau, den 5. Juni 1884. (1380)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Westholsteinische Eisenbahn.

Es ist mit Gültigkeit vom 10. Juni cr. ein Nachtrag II zu unserm Local-Güter-Tarif erschienen, enthaltend: Ergänzung der besonderen Bestimmungen sub D des Tarifs, welcher von unsern sämmtlichen Stationen bezogen werden kann.

Die Direction. (1381)

Am 20. Juli d. J. treten die im **Norddeutsch-Sächsischen Verbandsverkehre** am 1. August 1882 zur Einführung gekommenen Ausnahmefrachtsätze für P f l a u m e n und P f l a u m e n m u s im Verkehre zwischen E g e r und den Stationen H a m b u r g, L ü b e c k, H a r b u r g, B r e m e n, B r e m e r h a f e n, G e e s t e m ü n d e, B r a k e, E l s f l e t h und N o r d e n h a m m a u s s e r K r a f t.

Dresden, am 7. Juni 1884. (1382)
Königliche Generaldirection
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bei der Verwendung m e h r e r e r Wagen statt e i n e s W a g e n s v o n 10000 kg T r a g k r a f t werden hinfort die p r o W a g e n festgesetzten Gebühren für die Ueberführung von G ü t e r n in Berlin, Breslau, Cottbus, Posen und Stettin (Abschnitt II. D. I. A. B. C. G. und H. des diesseitigen Localgütertarifs) so berechnet, als wenn die bezüglichen Sendungen in nur e i n e n Wagen von ausreichender Tragkraft verladen worden wären.

Berlin, den 5. Juni 1884. (1383)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli d. J. tritt zu dem **Schlesisch-Polnischen Verband-Güter-Tarif,** Theil II, ein Nachtrag VIII in Kraft, welcher Ergänzung und Berichtigung der Vorbestimmungen des Haupttarifs, Ermässigung der Ausnahmetarife für Getreide und Kleie, Einführung eines Ausnahmetarifs für rohe und roh behauene Steine, Ermässigung des Transportsteuer-Zuschlages für Eilgut im Verkehr mit Warschau-Praga und Berichtigungen von Frachtsätzen enthält.

Soweit die vorerwähnten Berichtigungen Tariferhöhungen für einzelne Artikel bezw. in einzelnen Relationen enthalten, treten dieselben erst mit dem 15. August d. J. in Kraft.

Exemplare des Nachtrages VIII sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 5. Juni 1884. (1384)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Die im Theil II, Heft 1 und 2 des **Galizisch-Norddeutschen bezw. Galizisch-Nieder-**

ländischen Eisenbahn-Verbandes sammt Nachträgen enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 b, c. und d. für Eisen etc. nach Brody trans. und Podwoloczyska trans. zum Export nach Russland, welche lt. Bekanntmachung vom 10. Mai cr. mit ultimo Juni d. J. ausser Wirksamkeit treten sollten, bleiben unverändert in Geltung.

Breslau, den 7. Juni 1884. (1385)
Im Namen der Verbands-Verwaltungen.
Königliche Eisenbahndirection.

Rheinisch-Belgischer Güterverkehr. Für Thonsendungen (Thon nur lose oder in Säcken verpackt) bei Aufgabe in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Wagen von der diesseitigen Station Speicher nach Pont-St.-Maxence, Station der Französischen Nordbahn, ist für die Strecke von Speicher nach Sterpenich (transit) ein directer Frachtsatz von 3,50 Franken pro 1 000 kg (Tonne) in Kraft getreten. Auskunft über die Fracht von Sterpenich nach Pont St.-Maxence ertheilt Station Speicher und unser Tarifbüreau.

Köln, den 7. Juni 1884. (1386)
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische).

Staatsbahn-Güter- und Vieh- etc. Verkehr Magdeburg-Erfurt. Am 25. Juli cr. treten die im Staatsbahnverkehr Magdeburg-Erfurt für die diesseitige Station Gerstungen im Verkehr mit Oschersleben enthaltenen Tarifsätze ausser Kraft.

Die Abfertigung bezgl. Transporte erfolgt von dem genannten Zeitpunkt ab auf Grund der höheren Sätze des Norddeutschen Verbandes.

Erfurt, den 6. Juni 1884. (1387)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlagsverkehr. 14 Tage nach erfolgter Publication im Centralblatte finden unter den daselbst angeführten Bedingungen nachstehende Frachtsätze im Reclamationswege Anwendung und zwar für Baumwolle, rohe, nach Mähr. Ostrau

	bei 5 000 kg ℳ	bei 10 000 kg ℳ
von Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz . . .	2,09	1,82
plus Schleppbahngebühr	0,05	0,05
von Aussig-Landungsplatz . . .	2,09	1,82
plus Schleppbahngebühr	0,095	0,095
von Dresden-Elbkai	2,51	2,21

pro 100 kg.

Wien, am 5. Juni 1884. (1388)
Betriebsdirection.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. 14 Tage nach erfolgter Publication im Centralblatt findet unter den daselbst angeführten Bedingungen nachstehender Frachtsatz im Reclamationswege Anwendung:

„Für Schafwolle bei Aufgabe oder Frachtzahlung von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Wien Staatsbahnhof, Nordbahnhof und Nordwestbahnhof nach Reichenberg die Classe II des Localtarifs der Oe. N. W. B. und S. N. D. V. B. vom 1. August 1883 und Tarif für den Oesterr. Eisenbahn-Verband, Theil II Heft 1, vom 1. August 1883.

Wien, am 5. Juni 1884. (1389)
Betriebsdirection.

Zum Tarife für den **Böhmisch-Sächsischen Kohlenverkehr** via Reitzenhain, Weipert, resp. Franzensbad, vom 1. April 1884, tritt am 1. Juli 1884 der I. Nachtrag in Kraft. Inhalt: Aufnahme weiterer Stationen, Berichtigungen und Ergänzungen.

Prag, am 3. Juni 1884.
Die Generaldirection der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, Namens der betheiligten Verwaltungen. (1390)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Vierzehn Tage nach erfolgter Publication im Centralblatte treten nachstehende Frachtsätze für Rohzuckertransporte, bei Zahlung der Fracht für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1884 im Kartirungswege in Kraft, und zwar:

Von	nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	nach Aussig-Landungsplatz	nach Dresden Elbkai
	Frachtsätze in Mark pro 100 kg		
Adlerkosteletz . .	1,21	1,21	1,56
Butowes-Tur . . .	1,19 *)	1,19 *)	1,54
Chlumetz	1,10 *)	1,10 *)	1,45
Jicin (B. C. B.) . .	1,20 *)	1,20 *)	1,55
Königgrätz	1,24 *)	1,24 *)	1,59
Nimburg	0,84 *)	0,84 *)	1,19
Pardubitz (Oe. N. W. B.)	1,39 *)	—	1,74
Predmeritz	1,24 *)	1,24 *)	1,59
Smiritz	1,24 *)	1,24 *)	1,59
Tinischt	1,21 *)	1,21 *)	1,56
Wschetat Priwor . .	0,70 *)	—	1,05
Böhm. Trübau . .	1,49 *)	1,49 *)	1,84
Chotzen	1,39 *)	1,39 *)	1,74
Dasic	1,39 *)	—	1,74
Elbeteinitz	1,16 *)	—	1,51
Laa	2,31 *)	—	2,66
Littau	1,92 *)	1,92 *)	2,27
Moravan	1,39 *)	1,39 *)	1,74
Müglitz	1,84 *)	1,84 *)	2,19
Opocno	1,19 *)	1,19 *)	1,54
Pardubitz (Oe. U. St. E. G.)	1,39 *)	—	1,74
Prelouc	1,26 *)	—	1,61
Raitz	1,90 *)	1,90	2,25
Uhersko	1,39	1,39	1,74
Mähr. Neustadt . .	1,93	1,93	2,28

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht inbegriffen, dieselbe wird daher separat und zwar mit zehn (10) Markpfennigen pro 100 kg berechnet resp. eingehoben.

Wien, am 6. Juni 1884. (1391)
Betriebs-Direction.

V. Personen- und Gepäckverkehr.

Unter Aufhebung des Tarifs für die **Beförderung von Personen- und Reisegepäck** von und nach dem Badeorte Glücksburg vom 1. Juli 1880 tritt am 1. Juni cr. für die Badesaison 1884 ein neuer Tarif in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güterexpeditionen.

Altona, den 6. Juni 1884. (1392)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Vom 2. Juni d. Js. ab soll, mit Ausnahme der Sonntage, bis weiter eine tägliche Dampfschiffs-Verbindung zwischen Frederikshavn und Gothenburg im Anschluss an die Züge 9 und 4 unseres Fahrplans vom 20 Mai ds. Js. stattfinden und werden deshalb:

a) zwischen Bremen einer- und Stockholm, Christiania, Gothenburg andererseits,
b) zwischen Berlin (Berlin-Hamburger Bahn), Berlin-Stadtbahn (Friedrichstrasse, Alexanderplatz und Schlesischer Bahnhof), Charlottenburg, Lübeck (Lübeck-Büchener Bahn), Hamburg (Klosterthor und Dammthor), Altona einer- und Stockholm, Christiania, Frederikshald, Gothenburg andererseits,
c) zwischen Neumünster, Kiel, Flensburg einer- und Gothenburg andererseits

directe Billete, sowie ferner die im Deutsch-Schwedisch-Norwegischen Verbande bestehenden Rundreise-Billete zu den bezüglichen Anschlüssen ausgegeben.

Altona, den 7. Juni 1884. (1393)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Für den directen Personen- und Gepäckverkehr mit dem Badeorte Wyck via Husum ist ein für die Badesaison 1884 gültiger neuer Tarif in Kraft getreten.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Personenexpeditionen.

Exemplare des Tarifs können durch unsere Betriebscontrole hier unentgeltlich bezogen werden.

Altona, den 9. Juni 1884. (1394)
Königliche Eisenbahn-Direction,

Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt. Mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Strecke Plaue-Ritschenhausen werden die zwischen den Stationen der Strecke Suhl-Grimmenthal gegenwärtig zur Ausgabe kommenden Coupé-Billets eingezogen und durch sogenannte Sonntags-Billets, welche an allen Sonn- und Festtagen verausgabt werden und für den einfachen Preis zur Hin- und Rückfahrt an demselben Tage berechtigen, ersetzt werden.

Erfurt, den 7. Juni 1884. (1395)
Königliche Eisenbahndirection.

Am 1. Juli d. Js. wird die an der Strecke Wernigerode-Ilsenburg gelegene Haltestelle Drübeck für die Beförderung von Reisegepäck, sowie von Eilgut eröffnet und die bisherige Beschränkung, wonach Sendungen von Drübeck nur in Frachtüberweisung, solche nach Drübeck nur frankirt und in beiden Fällen ohne Nachnahmebelastung angenommen werden, aufgehoben.

Die Beförderung von Frachtstückgütern, sowie von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren (mit Ausnahme der als Gepäck oder Eilgut zur Auflieferung kommenden Sendungen von kleinem Vieh in Käfigen, Körben etc.) von und nach Drübeck bleibt bis auf Weiteres noch ausgeschlossen.

Magdeburg, den 9. Juni 1884. (1396)
Königliche Eisenbahn-Direction.

VI. Submissionen.

Submission auf Lieferung von Dampfkesseln Sonnabend, den 28. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr in unserem maschinentechnischen Bureau hierselbst, Köthenerstrasse 24. Offerten sind frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Dampfkesseln" an das genannte Bureau einzureichen. Bedingungen und Zeichnungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen oder von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 2,50 ℳ bezogen werden.

Berlin, den 4. Juni 1884. (1397)
Königliche Eisenbahn-Direction.

No. 11. Jahrgang 1884. Berlin, am 11. Juni 1884.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Expedition bis zum 9. Juni Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	20	1	Sack	leere Säcke —	7,5	1	Hamburg	K. E.-D. Hannover	Schuppenrev.
2	A A A	—	1	„	leere Säcke —	29	2	„	„	Schuppenrev.
3	A B	4	1	Pack	Säcke —	30	3	Deutz K. M.	Rechtsrh. Köln	
4	A B	6786	1	Rolle	Papier —	57	4	Deutzerfeld	„	Stempel: Karl Fritsch. Schoenebeck, Schuppenrevision.
5	A J	—	4	Säcke	leere Säcke —	100	5	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
6	A S C	2	1	Ballen	Flachs —	50	6	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
7	B	5091	1	Kiste	? —	48	7	Kaldenkirchen	Linksrh. Köln	
8	B	16	1	Pack	Bretter —	30	8	Mülheim a. Ruhr (Rh)	Rechtsrh. Köln	
9	B E	529	1	Sack	? —	51	9	Hanau	K.E.-D. Frankf. a/M.	
10	B F	12/20	1	Korb	Gabeln —	175	10	Givet	Grand Centr. Belge	
11	B G	1000	1	—	Kette —	—	11	Kirchweyhe	Rechtsrh. Köln	
12	B K	6034	1	Kiste	leere Holzkisten —	17	12	Hamburg	K. E.-D. Hannover	bekl. Dresden-Hamburg. Schuppenrev.
13	C M E & R R E	—	1	—	Latirbaum —	—	13	Elm	K.E.-D. Frankf. a/M.	aus Wagen 5767 Erft.
14	C P	2111	1	Kiste	Radschrauben —	52,5	14	Neuss	Linksrh. Köln	
15	C S	936	1	Ballen	gefüllt —	38	15	Coblenz	„	
16	D A B	16039	1	Fass	leer —	35	16	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
17	D M	30	1	Kiste	Holzwaaren —	82	17	Berlin	K. E.-D. Erfurt	Sulencin beschr.
18	D. T. A.	—	2/8	Biertonnen	leer —	—	18	Danzig	K. E.-D. Bromberg	
19	E	111	1	Stück	Façoneisen —	23	19	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
20	E C	104	1	Kiste	Eisenwaaren —	83	20	„	„	beschr. Hagen.
21	E E	—	1	Collo	Blech —	83	21	Vlissingen	Niederländ. Stsb.	
22	E E	1. 17. 19 23. 25	5	Pack	leere Säcke —	63	22	Hamburg	K. E.-D. Hannover	Schuppenrev.
23	E H	175	1	Fass	leer —	88	23	Buchsweiler	Elsass-Lothring.	
24	E R	4 14	2	Pack	neue Säcke —	72	24	Magdeburg C. B.	K. E.-D. Magdeburg	beschr. Leipzig.
25	F	2148	1	Kiste	? —	56	25	Karthaus	Linksrh. Köln	
26	F B	4	1	—	gusseiserner Rost —	—	26	Hanau	K.E.-D. Frankf. a.M.	
27	F H S	—	1	—	Pflugschaare —	3,5	27	Kautenbach	Elsass-Lothring.	
28	F S	3079	1	Fass	leer —	5	28	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
29	F W	12	1	—	Küchenbrett —	10	29	Essen	„	beklebt von Elberfeld 30/4.
30	G	395	1	Korb	Eisenwaaren —	30	30	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	Schuppenrev.
31	G G	8131	1	Kiste	leer —	6	31	Magdeburg C. B.	K. E.-D. Magdeburg	
32	G H	—	3	Pack	Papier —	—	32	Deutz	K. E.-D. Elberfeld	
33	G H	712	1	Fass	Farbe —	125	33	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
34	H	498	1	—	Schliesskorb —	4	34	Aachen Rh.	„	
35	H E	2986	1	Pack	2 Fenstereisen —	3	35	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
36	HF M	12600/3	4	Ballen	Manufacturw. —	289	36	Hamburg	K. E.-D. Hannover	beschr. Hamburg
37	H K	3627	1	Fass	Senf —	38	37	Luxemburg	Elsass-Lothring.	Schuppenrev.
38	H S	8722	1	Collo	Wollgarn —	113	38	Anvers Bs.	Grand Centr. Belge	
39	H V	184	1	Ballot	Leder —	28	39	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	Schuppenrev.
40	JZH	4336	1	Ballen	? —	60	40	Güldenboden	K. E.-D. Bromberg	
41	J A	30	1	Pack	Pappdeckel —	32	41	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
42	J B K	1562 2358	2	Bierfässer	leer —	37	42	Unna	„	
43	J F S	7951	1	Kiste	Porzellan u. Glaswaaren	22,5	43	Hamburg	K. E.-D. Hannover	bekl. Geestemünde-Hamburg.
44	J L	9520	1	Korb	Cognac in Flaschen —	36	44	Ruremonde	Grand Centr. Belge	
45	J M H	—	2	Pack	leere Säcke —	45,5	45	Hamburg	K. E.-D. Hannover	Schuppenrev.
46	J W	—	1	Ballen	Säcke —	34	46	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	
47	K C M	51941	1	Wagen	1 Parthie Kohlen —	750	47	Wesel	Rechtsrh. Köln	
48	L S	516	1	Fass	Petroleum —	180	48	Dortmund K. M.	„	
49	L Z	272	1	„	leer —	—	49	Buchsweiler	Elsass-Lothring.	
50	M	9824	1	Sack	Samen —	47	50	Hamburg	K. E.-D. Hannover	Schuppenrev.

LaufendeNr.	Der Colli: Signatur Marke.	Signatur Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.		Gewicht Kilo	LaufendeNr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
51	M L	1942	5	Kisten	leer	—	170	51	Hamburg	K. E.-D. Hannover	beschr. Bremen Bodenrevision.
52	M K	261	1	Ballen	?	—	23	52	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	beschr. Köln.
53	MKW	—	1	Fass	Russ	—	35	53	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln	
54	M L B	15708	1	Korbflasche	Säure	—	70	54	Köln G.	Linksrh. Köln	
55	M L C	881/3	3	Fässer	Eisenwaaren	—	538	55	Anvers Bs.	Grand Centr. Belge	
56	O O	—	1	Pack	Abwerggarn	—	6	56	Metzingen	Württemb. Stsb.	
57	P	—	3	Säcke	leere Säcke	—	94,5	57	Hamburg	K. E.-D. Hannover	Schuppen-Rev.
58	P H	24	1	Fass	?	—	201	58	Trier r. M.	Linksrh. Köln	
59	P K	5613	1	„	Wein	—	6 450	59	Köln Eilg.	„	
60	P K	1	1	Ballen	Leder	—	10	60	Köln G.	„	
61	P W	67	1	Fass	leer	—	67	61	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
62	P W B / M B	—	1	Ballen	Samen	—	50	62	Venlo	Niederl. Staatsb.	
63	R	—	1	Collo	Transmissionsrad	—	5	63	Zittau	Sächsische Stsb.	in dem als leer am 5. Mai eingegangenen Wagen Z. R. E. 107 vorgefunden.
64	R	—	2	Säcke	Guano	—	150	64	Hamburg Eilg.-Exp.	K. E.-D. Hannover	lagert seit längerer Zeit im Versand-Schuppen.
65	S	—	1	—	Kochtrommel	—	10	65	Mülheim a/RuhrRh	Rechtsrh. Köln	
66	S	—	1	—	Wagenbüchse	—	2,5	66	Osnabrück K. M.	„	
67	S	8	1	Korb	Thonröhren	—	100	67	Köln G.	Linksrh. Köln	
68	S	437	1	Fass	?	—	247	68	Heidelberg	Badische Stsb.	
69	T	1/4	4	Ballen	Reis	—	145	69	Venlo	Niederl. Staatsb.	
70	V B	3540	1	Fass	leer	—	25	70	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
71	W	—	1 / 16	Rolle / Tafeln	Bleirohr / Zink	— / —	90 / 168	71	Cleve	Linksrh. Köln	
72	W F	5526	1	Kiste	—	—	100	72	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
73	W K	1/2	2	Kisten	Glas	—	222	73	Neunkirchen	Linksrh. Köln	
74	W S	3263	1	Kiste	?	—	29,5	74	Warburg	K. E.-D. Elberfeld	
					B. Colli m. Adressen sign.						
75	Chininfabrik Auerbach	—	1	Sack	altes Packpapier	—	11,5	75	Karlsruhe	Badische Stsb.	
76	Dünewald in Köln	—	1	Kiste	leere Flaschen	—	52	76	Duisburg K. M.	Rechtsrh. Köln	
77	E D Bahnmeister Berndt	—	2	Kisten	Glas	—	38	77	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
78	F. Dubois	—	1	—	Privatkette	—	—	78	Saargemünd	Elsass-Lothring.	
79	K E D Magdeburg	20	1	—	Decke	—	—	79	Leipzig H. S. G. E.	K. E.-D. Erfurt	
80	Max	—	5	Säcke	Säcke	—	127	80	Hamburg	K. E.-D. Hannover	Schuppen-Rev.
81	Miss A. Schulz	—	1	Sack	Kleider	—	28,5	81	„	„	beschr. Hamburg Schuppen-Rev.
82	N B Stick Ehrenfeld	1	1	Fass	Wein	—	32	82	Düren	Linksrh. Köln	
83	Perleaux	—	1	Pack	Hüte	—	16,5	83	Nismes	Grand Centr. Belge	
84	T S Knüffler S S	1011 / 7	1 / 1	Ballen / „	? / ?	— / —	25 / 10	84	Crefeld	Linksrh. Köln	
					C. Colli m. Nummern sign.						
85	—	8	1	Kiste	leer, neu	—	17	85	Zwickau	Sächs. Stsb.	an der Luke des Empfangsbodens vorgefunden.
86	—	X	1	—	Schwungrad	—	114	86	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
87	—	90. 13. 67	1	Stange	Federstahl, 3,9 m lang		35	87	Herne K. M.	Rechtsrh. Köln	
88	—	145	1	Sack	alte Säcke	—	28	88	Cassel	K. E.-D. Hannover	
89	—	185	1	Collo	4 Stück Holzwaaren		—	89	Strassburg	Elsass-Lothring.	
90	—	300	1	—	eis. Rohr	—	13	90	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	
91	—	602	1	Pack	Ringe	—	17	91	Hagen	„	
92	—	8336	5	„	Gabeln	—	80	92	Venlo	Niederl. Staatsb.	
					D. Colli mit Figuren sign.						
93	[Figur: Dreieck mit G B]	9761	1	Sack	Tabak	—	—	93	Nordhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
94	[Figur: Dreieck] B. P. M.	7815	1	Kiste	?	—	67	94	Eisleben	„	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
95	E	12971	1	Ballen	Manufacturwaaren —	35	95	Oebisfelde	K. E.-D. Magdeburg	
96	S	3872	1	Korb	leere Flaschen —	41,5	96	Braunschweig	Braunschweig.	
97	W	3088	1	Ballen	Kunstwolle —	199	97	Leipzig H. S. G.	K. E.-D. Erfurt	Worms-Luckenwalde bezettelt.
98	S. S. O.	413	1	Säckchen	Eisenwaaren —	11,5	98	Aachen Rb.	Linksrh. Köln	
99	F S	5112	1	Kiste	gefüllt —	83	99	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
100		460	1	Ballen	Korken —	50	100	Hamburg	K. E.-D. Hannover	Schuppenrevis.
101	G & S	845	1	Fass	Zinkweiss —	53	101	Minden	K. E.-D. Hannover	Siegel: „Paulhütte" Zinkweiss: „Silesia."
					E. Colli ohne Signatur.					
102	—	—	1	Flechte	Alpengras —	4	102	Oebisfelde	K. E.-D. Magdeburg	
103	—	—	4	—	Aufsatzbretter —	—	103	Langendreer Rb.	Rechtsrh. Köln	am 21. April auf der Strecke bei Taucha gefund.
104	—	—	1	—	eis. Bohrstange 2,3 m lang, ca. 3 cm stark	16	104	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
105	—	—	1	—	kief. Brett 1,5 m lang	—	105	„	„	am 9. Mai auf der Strecke Burgkemnitz - Bitterfeld gefunden.
106	—	—	1	—	braun polirtes Brett mit 2 eis. Haken	—	106	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
107	—	—	1/8	Biertonne	leer —	—	107	Danzig	K. E.-D. Bromberg	
108	—	—	1	—	Butterfass ohne Deckel	2,5	108	Rheine	Rechtsrh. Köln	
109	—	—	4	Ballen	Caffee —	246	109	Köln G.	Linksrh. Köln	lagern seit längerer Zeit im Versandschuppen 5.
110	—	—	2	Säcke	Chilisalpeter —	295	110	Hamburg Vers.-Exp.	K. E.-D. Hannover	
111	—	—	2	Stäbe	Eisen —	23	111	Cleve	Linksrh. Köln	
112	—	—	1	—	Eisenbahnschwelle —	—	112	Hoch-Stüblau	K. E.-D. Bromberg	auf der Strecke gefunden.
113	—	—	1	Rolle	Eisendraht —	19,5	113	Westbevern	Rechtsrh. Köln	
114	—	—	1	Collo	3 ineinander gestellte Fässer u. zw. 1 Kalkfass, 1 Kübel, 1 Butterf.	18	114	Harburg	K. E.-D. Hannover	
115	—	—	1	Ballen	Flachs —	100	115	Inowrazlaw	Oberschlesische	
116	—	—	1	—	eis. Haken —	6	116	Magdeburg Elb.	K. E.-D. Magdeburg	
117	—	—	6	Säcke	Hefe —	180	117	Anvers ht.	Grand Centr. Belge	lagern seit längerer Zeit im Versandschuppen 5.
118	—	—	2	„	Knochenasche —	206	118	Hamburg Vers.-Exp.	K. E.-D. Hannover	
119	—	—	1	Pack	2 Körbe —	11,5	119	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
120	—	—	1	„	2 leere Körbe —	14	120	B. Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
121	—	—	1	Sack	Korn —	106	121	Givet	Grand Centr. Belge	
122	—	—	2	—	eis. Kugeln —	13	122	Hamburg	K. E.-D. Hannover	Schuppenrevis.
123	—	—	5 1	— —	grosse Latten — grosser Baum —	—	123	Nordhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
124	—	—	1	—	neues Maschinentheil	0,5	124	Döbeln	Sächsische Stsb.	in dem von Leipzig II am 4. April als leer eingegangenen Wagen 3151 K. S. vorgefunden.
125	—	—	1	Collo	altes Nageleisen —	1	125	Merseburg	K. E.-D. Erfurt	
126	—	—	1	Packet	? —	1,5	126	Hamont	Grand Centr. Belge	
127	—	—	1	Rolle	Papier 1,26 m lang, 21 cm stark	27,5	127	Halle	K. E.-D. Magdeburg	
128	—	—	1	—	Pappelbohle 3,4 m lang, 0,38 m breit, 0,10 m stark	—	128	Roitzsch	K. E.-D. Erfurt	am 23. März cr. auf der Strecke gefunden.
129	—	—	1	—	Plättbrett —	8	129	Berlin	„	Bodenrevision.
130	—	—	4	Kisten	Pomadeschachteln —	79	130	Vallendar	Rechtsrh. Köln	
131	—	—	1	—	Pumpentheil —	6	131	Deutzerfeld	„	
132	—	—	1	—	gusseis. viereck. Rahmen	2	132	Berlin	K. E.-D. Erfurt	Bodenrevision.
133	—	—	1	—	eis. Riemenscheibe —	15	133	Döbeln	Sächs. Staatsb.	
134	—	—	7	Säcke	leere Säcke —	158,5	134	Hamburg	K. E.-D. Hannover	Schuppenrevis.
135	—	—	1	Pack	Säcke —	25	135	Lierre	Grand Centr. Belge	
136	—	—	1	„	8 Schaufeln —	16	136	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
137	—	—	1	—	Schlüsselring m. 2 gr. u. 5 kl. Schlüsseln	—	137	Frankfurt a/M.	Main-Neckarbahn	
138	—	—	1	—	Seil mit 2 Schleifen —	5	138	Borna	Sächs. Stsb.	Bodenrevision.
139	—	—	1	—	Seil —	6	139	Wiesenburg	„	

Laufende Nr.	Der Colli — Signatur — Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort — Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
140	—	—	2	Pack	Spaten —	18	140	Oschersleben	Braunschweig.	
141	—	—	1	Bürde	Stahl —	27,5	141	Oberhagen	K. E.-D. Elberfeld	
142	—	—	1	—	Stichwagen —	—	142	Braunschweig	Braunschweig.	
143	—	—	1	Fass	Theer —	168	143	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
144	—	—	2 2	— —	eiserne Vorlegebäume Einhängelaschen —	31	144	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
145	—	—	1	—	eiserner Topf —	15	145	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln	
146	—	—	1	Rolle	Wachstuch —	1,2	146	Weilerthal	Elsass-Lothring.	
147	—	—	2	—	Waschbecken von Weissblech	1	147	Friedrichshafen	Württemb. Stsb.	
148	—	—	1	—	Waschseil —	2	148	Sigmaringen	„	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen.
1	B B	—	1	Fass	leer —	27	1	Prag	Oe. N.-W.	seit 3/5.
2	C F	—	2	Pack	10 Eisenschaufeln —	11	2	Oderberg	Kaschau-Oderberg	seit 9/3.
3	Ks Od	85 144 141/4	3	Stück	Decken —	90	3	Eperjes	„	von Ruttka seit 8/4.
4	Concordia	9	3	Säcke	Mehl —	183	4	Csacza	„	von Zsolna seit 16/5.
5	× ×	29	1	Ballen	Borsten —	18	5	Kassa	„	seit 25/5.
6	—	675	1	Fass	leer, alt —	12	6	Oderberg	„	seit 17/5.
7	—	4680	1	Pack	Kleber —	105	7	Kassa	„	seit 15/1.
8	—	—	1	—	Eisenstange —	10	8	Eperjes	„	seit 23/2.
9	—	—	1	Bund	Garn —	15	9	Párschnitz	Südnorddtsch. Verbindungsb.	seit 19/5.
10	—	—	1	Stück	gusseis. Rost —	2	10	Ruttka	Kaschau-Oderberg	seit 18/5.
11	—	—	1	„	Steinflasche —	2,5	11	Lissa	Oe. N.-W.	seit 9/5.
12	—	—	1	Pack	Tabak —	16,5	12	Zsolna	Kaschau-Oderberg	von Selmecz-Bánya seit 14/3.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 46. **Zeitung des Vereins** 1884.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 14. Juni 1884.

Das neueste Stadium der Orientbahn-Anschlussfrage.

Von **Paul Dehn**.

Allem Anschein nach ist die Frage der Orientbahn-Anschlüsse in ein neues Stadium getreten und zwar aus dem der provisorischen in das der definitiven Versumpfung. Wie ein Wiener Wochenblatt, welches Beziehungen mit dem Oesterreichisch-Ungarischen Ministerium des Aeusseren unterhält, aus der Lecture der neuesten Berichte der Englischen Consuln in Serbien jetzt entdeckt hat, liegt es keineswegs im Interesse Oesterreich-Ungarns, dass die Herstellung der Verbindung der Serbischen Bahnen mit der Strecke Mitrowitza-Salonichi beschleunigt werde, da dieselbe in erster Linie der übermächtigen Englischen Concurrenz zu Gute kommen und ihr gestatten würde, ihr Handelsgebiet von Salonichi aus bis über ganz Serbien auszudehnen. In der That gelangen schon jetzt Englische Waaren von Salonichi aus über Uesküb bis nach Wranja, zunächst Englische Eisen- und Stahlwaaren, und lediglich die Türkischen Zollschwierigkeiten haben die Artikel der Englischen Textilindustrie bisher noch zurückgehalten. Nicht unbegründet ist die Befürchtung Oesterreich-Ungarns, dass das bisher ihm gehörige Serbische Handelsgebiet nach Herstellung der Anschlussbahnen von der überlegenen Englischen Concurrenz erobert und in Salonichi ein neuer Mittelpunkt derselben zum Schaden von Triest und Fiume erstehen würde. Ja, selbst der südliche Theil Ungarns könnte nach Salonichi gravitiren und im Falle der zollpolitischen Emancipation Ungarns von Oesterreich den Engländern ein neues Einfallsthor nach Ungarn öffnen. Dass diese Gefahr durch die Herstellung einer Serbisch-Bosnisch-Dalmatinischen Transversalbahn, wie man sie in Handelskreisen projectirt, nicht abgewendet werden würde, liegt auf der Hand, da ja auch diese wiederum den Engländern zu Gute kommen müsste.

Was will man Angesichts dieser neuen Erkenntniss in Wien? Gedenkt man wirklich die Anschlussfrage vorläufig ruhen zu lassen? Will man die Rümpfe, die seit 1873 beklagt werden, auf unbestimmte Zeit fortbestehen lassen? Bei der Türkei würde man dabei auf keine Opposition stossen, auch nicht bei den Franzosen und Engländern, welche fortfahren würden, die Balkanhalbinsel ungestört von der Seeseite her zu exploitiren, am wenigsten bei Baron Hirsch, welcher das grösste Interesse daran hat, die Türkischen Eisenbahnen so lange als möglich unvollendet zu sehen, um auf Grund eines zweifelhaften Satzes seiner früheren Verträge alle Reineinnahmen der Rümpfe behalten zu können. Auf Serbien, dessen theure Bahnen als Sackbahnen die Finanzen des Staates noch ungleich mehr belasten würden, als veranschlagt, dürfte wohl kaum grosse Rücksicht genommen werden und so schiene der definitiven Versumpfung der Orientbahn-Anschlussfrage Nichts im Wege zu stehen, wenn nicht das Deutsche Reich auch ein Wort mitzusprechen hätte.

Ueber die Wichtigkeit der Orientbahnen und ihres unmittelbaren Anschlusses an das Mitteleuropäische Eisenbahnnetz können Zweifel gar nicht obwalten. Welchen Einfluss einerseits das Fehlen und andererseits das Vorhandensein von Eisenbahnverbindungen auf den gesammten Handel und Wandel zwischen zwei Völkern hat, das zeigt die Entwickelung der verkehrs- und wirthschaftspolitischen Beziehungen zwischen Deutschland und Russland zur Genüge. Deutschlands Ausfuhr, welche immer neue Absatzgebiete sucht, solche aber in seinem nächsten und natürlichen Handelsgebiet, auf der Balkanhalbinsel, noch nicht zur Genüge gefunden hat, weil die Eisenbahnen dorthin noch immer nicht vollendet sind, erheischt gebieterisch die möglichste Beschleunigung des Ausbaues der Anschlüsse und darauf energisch zu dringen, hat die Deutsche Reichsregierung eine Handhabe in Art. 10 bezw. 38 Absatz 2 des Berliner Friedens, wonach die an dem Bau betheiligten vier Staaten die Erledigung desselben „immédiatement après la conclusion de paix“ vereinbaren sollten. Bekanntlich hat dieses „immédiatement après la conclusion de paix“ erst im Jahre 1883 stattgefunden und es wurde die Fertigstellung der Anschlüsse auf das Jahr 1886 verschoben. Doch schon jetzt lässt sich mit absoluter Gewissheit sagen, dass auch bis zu diesem Tage die Anschlüsse keinesfalls gebaut sein werden. Wie ich wiederholt nachgewiesen habe, ist lediglich das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten in Wien für diese Verzögerung verantwortlich zu machen. Im Interesse Bontoux's schloss es — den Bestimmungen des Berliner Friedens zuwider — mit Serbien eine Separatconvention. Im Interesse des Baron Hirsch wurde die Anschlusstrace von Pristina nach Wranja verlegt. Hiergegen erhob die Türkische Regierung eine ebenso zähe als berechtigte Opposition und jetzt, da der Anschluss nach Salonichi noch nicht einmal auf dem Papier festgestellt ist, findet man in Wien, was ich seit Jahren gesagt habe, dass die directeste Linie ans Meer lediglich Serbischen und Englischen und nicht Oesterreichischen Interessen entspricht, dagegen der kleine

Umweg über Pristina in mehr als einer Hinsicht für Oesterreich-Ungarn Vortheile gebracht hätte.

Diese Erkenntniss wäre erfreulich, wenn sie eine vollständige wäre, aber sie ist es nicht. Die bequemste aller Politiken, die Politik des Verschleppens, soll fortan über die Orientbahn-Anschlussfrage hinwegtäuschen. Nun fragt es sich, ob die betheiligten Interessenkreise sich aufs Neue vertrösten lassen werden. Sechs oder eigentlich elf Jahre warten sie bereits auf den Bau einiger hundert Kilometer Eisenbahnen. Im Herbst 1886 werden sie noch immer warten, das weiss man jetzt schon. Wie lange werden sie sich noch weiter vertrösten lassen? Mit jedem Tage des Wartens dringen Engländer und Franzosen von der Seeseite her weiter vor und befestigen ihre wirthschaftspolitische Ueberhand. Vertragswidrig zurückgehalten kann Deutschland im Südosten in den Concurrenzkampf gar nicht eintreten. Dazu haben alle südöstlichen Eisenbahnen, die Deutschen, Ungarischen und Serbischen Strecken diesen Gang der Dinge bitter zu beklagen, sie sind und bleiben Sackbahnen und ermangeln des Transitverkehres; denn nicht eine Concurrenz für irgend eine der bestehenden Linien werden die angeschlossenen Orientbahnen werden. Im Gegentheil. Das ist eben der Segen des Verkehrs, dass er fortzeugend Verkehr muss gebären. Und ist erst einmal die Mauer durchbrochen, so drängen sich durch den geöffneten Weg in Hülle und Fülle die Güter von und nach allen Seiten.

Wie in ähnlichen Fällen Oesterreich wiederholt erfahren, so würde sich auch jetzt eine Politik der Verschleppung bitter rächen. Ernsthaft lässt sie sich ohnehin nicht begründen, auch nicht vom wirthschaftspolitischen Gesichtspunkte aus. Denn an den gefürchteten Englisch - Serbisch - Ungarischen Massenverkehr über Salonichi ist vorerst gar nicht zu denken. Mit Rücksicht auf seine theuren Bahnen kann Serbien billige Transitsätze nicht bewilligen und dem Baron Hirsch sind ja Oesterreichischerseits seine hohen Tarifsätze ausdrücklich in der Viererconferenz gewährleistet worden. Freilich liegt die Möglichkeit vor, dass dieser Unternehmer mit den Engländern paktirt, was er ja nicht zum ersten Male thäte, und ihnen zum Schaden Oesterreichs geheime Refactien einräumt. Aber auch damit ist nicht viel zu machen; denn die Linien der Betriebsgesellschaft Hirsch sind durchweg wenig leistungsfähig und haben zwischen Mitrowitza und Salonichi Tunnels aufzuweisen, welche so eng sind, dass sie von den Serbischen und Mitteleuropäischen Waggons gar nicht passirt werden können.

So viel über das neueste Stadium der Orientbahn - Anschlussfrage.

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

XI.

Die bekannte Insel Long-Island ist gegen 130 Englische Meilen lang und auf der westlichen Hälfte durchschnittlich 20 Englische Meilen breit; nach Osten, oder richtiger Ost-Nord-Ost zu wird sie um einige Meilen schmäler und endigt schliesslich in einer Gabel; auf der Karte gleicht sie etwa einer Krebsscheere.

Die Westküste Long-Islands, welche von mehr als einer halben Million Menschen bewohnt ist, liegt Manhattan- und Staten-Island gegenüber; die grosse Wasserfläche zwischen den drei Inseln bis hinüber zur Newjersey-Küste wird Newyork-Bay genannt und hier vereinigen sich North- und Eastriver wieder.

Zwischen der Nordküste von Long-Island und dem Festlande (Staaten Newyork und Connecticut) befindet sich der Sund, Long-Island-Sound, dessen Breite zwischen 10—20 Meilen wechselt. Schiffe, welche von Norden und Osten kommen, machen einen Umweg, wenn sie an der Südküste von Long-Island vorüber fahren. Der Hudsonriver hat ausserdem bereits derartige Schlammbänke südwärts der „narrows" zwischen Staten- und Long-Island abgesetzt, welche durch die allerdings streng verpönte, aber dennoch oft nächtlich vollzogene Versenkung von Strassenkehricht, Asche, Austernschalen u. s. w. fortwährend erhöht werden, dass einigermassen tief gehende Schiffe erst die Fluth abwarten müssen, ehe sie die „Barre" passiren können. Es giebt nur zwei „Canäle", durch welche sehr grosse Dampfer selbst während der Fluth sicher fahren könnten, doch der eine ist seit mehreren Jahren durch ein versunkenes Schiff blockirt. Daher müssen wichtige Gründe vorhanden sein, wenn trotz dieser beschwerlichen Einfahrt ein jedes grössere Schiff den längeren Kurs wählt.

Der Hudsonriver theilt sich, wie ich bereits in früheren Artikeln bemerkte, kurz vor seinem Eintritte in die Bay in zwei Arme und der Anfang des schmäleren Armes heisst Harlemriver; durch diesen Arm wird Manhattan-Island vom Festlande abgetrennt. Dort, wo der verengte Long-Island-Sound auf den Harlemriver stösst, wird sowohl eine kurze Strecke des Sundes, als auch die Fortsetzung des Hudsonarmes (bis zur Bay hinab) Eastriver genannt.

Der ganze Eastriver, in Sonderheit aber jene Strecke welche den Anfang des Sundes bildet, ist für die Schifffahrt ausserordentlich gefährlich; der Eingang zum Sunde führt den Namen „Hell-Gate", Höllenthor. Meine jetzige Wohnung in Newyork dominirt nach der einen Seite Hell-Gate und ich kann einen Theil jener Inselchen und Riffe, an welchen bereits so manches gute Schiff zerschellte, und von welchen, wenn der Congress die bedeutenden Kosten für Dynamit bewilligt, im Spätherbste dieses Jahres die gefährlichsten in Schutt und Trümmer verwandelt werden sollen, aus einem meiner Fenster sehen. Der Name der Felsenbank, welche gesprengt wird, ist „Flood-Rock".

Eine derartige Mammuth-Sprengung hat bereits, wie bekannt, mit günstigstem Erfolge stattgefunden, die nächste wird aber bedeutend grossartiger sein.

Ich erwähnte bereits des prachtvollen Sunddampfers „Pilgrim" — noch vor etwa 8 Tagen sah ich ihn aus meinem Fenster stolz durch Hell-Gate fahren — heute liegt er mit durchstossenem Boden im Trockendock, und hätte er nicht doppelte Böden gehabt, so wäre er vermuthlich gesunken. Der Unfall ereignete sich im eigentlichen Eastriver, nicht im Sunde. Ebbe und Fluth, dann der Druck des Hudsonrivers, oft von drei Seiten gleichzeitig und theilweise in entgegengesetzer Richtung wirkende Kräfte, erschweren das Steuern ungemein — der ungeheure Verkehr, welcher immer grösser wird, m u s s bewältigt werden, was Wunder, dass auf dem Eastriver so häufig Unfälle vorkommen?

Hell-Gate wird in einigen Monaten auch einen Leuchtthurm eigenthümlicher Construction erhalten. Ebenfalls aus meiner Wohnung kann ich das bereits vollendete riesige eiserne Gerüst sehen; elektrisches Licht wird oben strahlen.

Nach einem hiesigen Fachblatte ist dieser Leuchtthurm 250 Fuss hoch, hat an der Basis 54 Fuss im Quadrat, und die Gallerie oben ist 11 Fuss breit. In der Mitte dieses riesigen Gitterpfeilers wird ein Elevator auf- und abfahren. Eine Anzahl von Eisenbahnbrücken besitzen Pfeiler dieser Construction, auf Coney-Island, Brighton-Beach, befindet sich ein ähnliches Eisengerüst mit Elevator, welches als Aussichtsthurm dient und Abends elektrisches Licht trägt.

Jener Stadttheil auf Long-Island, welcher am Hell-Gate liegt, heisst Astoria und an der äussersten Spitze von Astoria erhebt sich der Leuchtthurm.

Die Minengänge zur Sprengung des „Flock-Rock" sind bereits vollendet und es ist Alles bereit, das Dynamit aufzunehmen; die jetzigen Arbeiten beschränken sich darauf, eindringendes Wasser auszupumpen.

Die Sprengung kann nur Ende October oder Anfangs November stattfinden. Vor einigen Jahren ereignete sich während der Sprengungen in einem Eisenbahntunnel bei Hoboken ein grosses Unglück. Man zündete die Minen mittelst Elektricität und hatte eine Drahtleitung in den Tunnel hineingeführt. Alles war zu einer Sprengung bereit und die Arbeiter wollten sich eben zurückziehen, als plötzlich ein Gewitter losbrach. Die Induction eines in der Nähe niederfahrenden Blitzes genügte, die Sprengung vorzeitig zu veranlassen. Mehrere Arbeiter wurden verwundet.

Während der Gewittersaison kann man demnach jene Minen nicht laden, weil die Arbeit mehrere Wochen in Anspruch nimmt und die Drähte sofort verbunden werden müssen. Tritt Frost ein, so friert das Dynamit — es bleibt daher in diesem Jahre nur noch wenig Zeit zur Verfügung, das ganze Werk zu vollenden.

Leuchtthurm und Sprengung des Flood-Rock werden die Schifffahrt durch den Sund und Eastriver erleichtern, doch müssen noch viele kleinere Klippen beseitigt werden, ehe Oceandampfer sicher passiren können. Das Auflaufen auf die Barre ist nicht verderblich, weil dieselbe aus Sand und Schlamm besteht; besser, einige Stunden auf die Fluth warten, um wieder flott zu werden, als den Schiffsboden an scharfen, unsichtbaren Klippen zerreissen.

Die neue Hängebrücke zwischen Newyork und Brooklyn ward bereits so mancher Mastspitze verhängnissvoll; Schiffe mit hohen Masten müssen deshalb ihre Topmasten kürzen, wenn sie unter der Brücke durchfahren wollen. Die grossen, neuen Oceandampfer, welche fast alle ihre piers im Northriver haben und somit unter der Brücke durch müssten, werden sich wohl stets schwer auf diesem neuen Wege steuern lassen — er muss aber gewählt werden, wenn die Hafeneinfahrt bei Staten- und Coney-Island einst vollständig versanden sollte, und ausser dem Bereiche der Möglichkeit liegt solches nicht.

Die Verkehrsmittel nehmen immer mehr zu, und das ehemals kleine Brooklyn dehnt sich bereits über die ganze Westküste von Long-Island aus. Der offizielle Name jenes Theiles von Brooklyn, welcher nördlich vom Newtown-Creek liegt, ist allerdings Long-Island-City; nichtsdestoweniger ist es ein und dieselbe Stadt. Nur jene Geschäftspolitik: „Erst Verkehrswege schaffen, die Ansiedler werden schon kommen" hat derartiges schnelles Wachsen zu Stande bringen können.

Aus dem Deutschen Reich.

Die Einrichtung der combinirbaren Rundreisebillets hat im Publikum vielfach zu der Annahme geführt, als ob nun für sämmtliche vorhandenen Eisenbahnstrecken derartige Billets zusammengesetzt werden könnten. Das ist aber nicht der Fall; es können vielmehr Rundreisebillets nur für solche Touren verlangt werden, die sich aus den im Generalverzeichniss der Streckencoupons angegebenen Couponstrecken fortlaufend combiniren lassen. Ein Billet für eine Tour, bei welcher Strecken vorkommen, die nicht im Generalverzeichniss aufgeführt sind, wird daher nicht verabfolgt. Ebensowenig werden Billets ausgegeben für Touren, bei denen Unterbrechungen durch Landwege oder Schiffstouren vorkommen, es sei denn, dass für letztere ein sogenannter Verbindungscoupon im Generalverzeichniss vorgesehen ist. Es muss überhaupt daran festgehalten werden, dass die ganze Einrichtung der combinirbaren Rundreisebillets vorzugsweise dem Vergnügungsverkehr dienen soll und dass es nicht in der Absicht gelegen hat, diese Billets für jede beliebige Geschäftsreise etc. zur Verfügung zu stellen. Es sind deshalb auch in das Generalverzeichniss in erster Linie Streckencoupons für Touren aufgenommen, welche nach vielbesuchten grösseren Städten, landschaftlich hervorragenden Gegenden etc. führen, Nebenlinien und nicht zu den grossen Verkehrsstrassen zu rechnende Strecken aber nicht berücksichtigt. Selbstverständlich werden jedoch, soweit sich die gewünschten Billets aus den vorhandenen Coupons zusammenstellen lassen, dieselben an alle Reisenden ohne Unterschied verabfolgt. Zur prompten Effectuirung einer Bestellung ist es ausserdem dringend erforderlich, dass dieselbe möglichst frühzeitig, einige Tage vor Antritt der Reise, erfolgt und bei der richtigen Stelle, der nächstgelegenen Billetexpedition, angebracht wird. Ganz unrichtig, unpraktisch und nur zu Verzögerungen führend aber ist die Bestellung der Billets bei den Königlichen Eisenbahn-Betriebsämtern oder gar bei den Königlichen Directionen. Die direct bei den Ausgabestellen der Königlichen Directionen eingehenden Bestellungen werden zwar auch ausgeführt, aber nur dann, wenn dieselben durchaus erschöpfend sind und zu gar keinem Zweifel Anlass geben. Die Bestellung bei einer Billetexpedition ist nun deshalb vorzuziehen, weil mit dieser sofort etwa nöthige Aenderungen und Vervollständigungen besprochen und festgestellt werden können.

Wie vorauszusehen war, hat übrigens das Institut der combinirbaren Rundreisebillete beim Publikum ausserordentlichen Anklang gefunden, so dass schon in den beiden ersten Wochen des Bestehens der Billete die Nachfrage eine sehr grosse war.

Waggon-Restaurants. Berichtigung.

In No. 40 unserer Zeitung S. 520 wurde aus Bayern nach der „A. Z." mitgetheilt, dass vom 20. Mai ab die Route Würzburg-Köln mit einem Waggon-Restaurant versehen sei und über weitere Einführung von Waggon-Restaurants Verhandlungen gepflogen würden. Wie uns die Königliche Eisenbahndirection Köln (linksrheinische) mittheilt, ist weder auf der Köln-Würzburger noch auf einer sonstigen Köln berührenden Route ein Waggon-Restaurant eingestellt worden und ist auch zur Zeit von derselben über eine solche Einstellung keinerlei Verhandlung angeknüpft worden.

Erlass, betreffend die Verpflichtung der Secundärbahnen zu Leistungen für Postdienstzwecke.

Der Reichskanzler hat durch Erlass vom 28. v. M. Bestimmungen in Betreff der Verpflichtungen der Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung zu Leistungen für Postdienstzwecke auf Grund der ihm durch das Gesetz vom 20. December 1875 ertheilten Ermächtigung festgestellt. Danach regeln sich nach letzterwähntem Gesetze die Verpflichtungen der fortan auf Kosten des Reichs, eines Bundesstaats oder einer Privatunternehmung zur Anlage kommenden Eisenbahn untergeordneter Bedeutung, jedoch mit der Erleichterung, dass für die Zeit bis zum Ablauf von acht Jahren, vom Beginn des auf die Betriebseröffnung folgenden Kalenderjahres, die Bahnverwaltung verpflichtet ist, in jedem für den regelmässigen Beförderungsdienst bestimmten Zuge auf Verlangen und nach freier Wahl der Postverwaltung die Beförderung der Postsendungen durch die Vermittelung des Zugpersonals bewirken zu lassen, wofür die Postverwaltung eine Vergütung von einem Pfennig für den Centner und das Kilometer der Beförderungsstrecke nach dem monatlichen Gesammtgewichte der von Station zu Station beförderten Poststücke, jedoch mit Ausschluss der unentgeltlich zu befördernden Briefbeutel, Brief- und Zeitungspackete, entrichtet; Briefbeutel, sowie Brief- und Zeitungspackete mit Ausschluss anderer Postsendungen sind zur Beförderung durch das Zugpersonal gegen eine Entschädigung von 25 ₰ für jeden in dieser Weise benutzten Zug zu übernehmen. Unter den Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung im Sinne dieser Bestimmungen sind diejenigen verstanden, welche mit schmälerer als der Normalspur gebaut sind, sowie diejenigen, auf welche vermöge ihrer untergeordneten Bedeutung die Bestimmungen der Bahnpolizeiordnung vom 4. Januar 1875 von der zuständigen Landesbehörde im Einverständniss mit dem Reichseisenbahnamt für nicht anwendbar erklärt sind. Auf die zur Zeit bereits im Betrieb oder Bau befindlichen Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung wie auf bestehende Eisenbahnen, welchen künftig die Bezeichnung einer Eisenbahn untergeordneter Bedeutung beigelegt werden möchte, finden die hier zuerst erwähnten Bestimmungen, vorbehaltlich der besonderen Bewilligung des Reichskanzlers im Einzelfall, keine Anwendung.

Fahrpreisermässigungen für Kinder.

Die ständige Tarifcommission der Deutschen Eisenbahnen hat in einer in Heidelberg abgehaltenen ausserordentlichen Sitzung über die anderweite Normirung der Bestimmungen über die für Kinder auf den Eisenbahnen zu gewährenden Fahrpreisermässigungen berathen. Diese Frage ist bereits in der General-Conferenz der Deutschen Eisenbahnen vom 25. November 1882 behandelt, damals aber nicht zum Austrag gebracht, weil die in Aussicht genommene Verausgabung besonderer Kinderbillets oder halber Billets, Letzterer in der Weise, dass die Billets für Erwachsene als Kinderbillets rechtswinklig oder in der Diagonale durchschnitten wurden, in technischer Hinsicht auf zu grosse Schwierigkeiten stiess. In der Heidelberger Commission wurde gegen die Verausgabung halber Billets und besonderer Kinderbillets zum halben Preise, auch die darin liegende Vertheuerung der Fahrpreise für Reisen eines Erwachsenen mit einem Kinde in II. und III. Wagenklasse gegenüber den jetzigen Preisen geltend gemacht und darauf hingewiesen, dass gerade die Frage des Preises für die Beförderung von Kindern für Reisen je eines Erwachsenen mit einem Kinde vorzugsweise praktische Bedeutung habe und die Vertheuerungen, welche hierfür eintreten würden, durch die andererseits gewährten Ermässigungen für einzeln reisende Kinder nicht aufgewogen würden. Hiergegen wurde jedoch von anderer Seite hervorgehoben, dass das Princip, ein Kind zur Hälfte des Preises für einen Erwachsenen zu befördern, schon durch den von der General-Conferenz der Deutschen Eisenbahnen im November 1882 gefassten Beschluss, dass zwei Kinder auf ein Billet zu befördern seien, als feststehend zu betrachten, und dieser Grundsatz auch vom Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen für die combinirbaren Rundreise-Billets angenommen worden sei, die technischen Schwierigkeiten in Bezug auf die Halbirung der Billets aber durch die in der Conferenz zu Eisenach am 21. Juni 1883 Seitens der Preussischen Staatsbahnen gemachten Vorschläge, die Kinderbillets durch einen schräg abzuschneidenden Coupon zu kennzeichnen, als beseitigt angesehen werden müssten. Bei der Abstimmung wurde schliesslich folgende Fassung der bezüglichen Bestimmungen angenommen: 1. Kinder unter vier Jahren werden frei befördert, wenn ein besonderer Platz für dieselben nicht beansprucht wird. 2. Kinder im Alter von 10 Jahren und darüber geniessen keine Tarif-Ermässigung. 3. Ein Kind im Alter von 4—10 Jahren wird in allen Wagenklassen und bei allen Zuggattungen zur Hälfte des Fahrpreises für Erwachsene befördert. Die Fahrpreise für Kinderbillets werden auf volle 10 ₰ abgerundet. 4. Zwei Kinder von 4—10 Jahren werden in allen Wagenklassen und Zuggattungen auf ein Billet der betreffenden Klasse befördert. 5. Soweit Freigepäck überhaupt gewährt wird, werden auf ein ganzes Billet 25 kg, auf ein Billet zum halben Fahrpreise 12 kg Freigepäck gewährt. 6. Für einzelne Kinder im Alter von 4—10 Jahren werden gewöhnliche Billets ausgegeben, welche durch schräge Abtrennung des eigentlichen Billets von einem bei der Billet-Expedition verbleibenden Stammende des Billets hergestellt werden. 7. Diese Bestimmungen von 1—6 finden auch auf Retourbillets, Rundreisebillets und Billets in Form von Coupon-Büchern Anwendung.

Preussische Staatsbahnen.

Die Vergebung von Bauarbeiten. Aus Anlass einer an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten gerichteten Beschwerde, betr. Vergebung von Bauarbeiten im Ganzen, ist, wie der „Berl. Act." mittheilt, bei den Staatseisenbahnverwaltungen eine Einrichtung getroffen worden, die namentlich von dem kleineren Handwerkerstande mit lebhafter Anerkennung begrüsst werden kann. Während früher vielfach bei Vergebung von Hochbauten in öffentlicher Submission ein derartiges Verfahren beobachtet wurde, dass sämmtliche Arbeiten zusammen ausgeschrieben und daher auch nur von einem Unternehmer übernommen wurden, ist nunmehr, um dem kleinen Handwerk die Betheiligung an solchen Bauarbeiten zu erleichtern, angeordnet worden, dass die Arbeiten nach den hauptsächlichsten Handwerkszweigen getrennt ausgeschrieben werden sollen. Die Submittirung von Bauarbeiten im Ganzen soll nur dann geschehen, wenn besondere locale Verhältnisse die Sicherstellung des planmässigen Fortganges der Arbeiten oder des finanziellen Interesses der Verwaltung dies nothwendig machen.

Uebersicht der im Jahre 1883 eröffneten Preussischen Bahnen.

Nach einer im „Eisenbahn-Verordnungsblatt" publicirten amtlichen Uebersicht der im Laufe des Jahres 1883 für den öffentlichen Verkehr eröffneten Eisenbahnstrecken des Preussischen Staates betrug die Länge bei den für Staatsrechnung verwalteten

Bahnen 514,72 km, bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen 15,45 km, bei Privatbahnen unter eigener Verwaltung 146,25 km, zusammen also 676,42 km.

Berlin-Hamburger Bahn.

Der Ausschuss der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft hat ausser der reichlichen Dividende von 24¾ pCt. für das Jahr 1883 aus den vorhandenen Ueberschüssen bei dem Uebergange der Bahn in die Hand des Staates auch noch sämmtlichen Beamten der Bahn in Anerkennung ihrer Leistungen während des Bestehens der Gesellschaft eine Gratification von 10 pCt. ihres Gehalts bewilligen können. Die Beamten sind bereits durch die Auszahlung dieser Gratification erfreut worden.

Oels-Gnesener Eisenbahn.

Die Statutenänderungen, die durch den Uebergang der Bahn auf den Staat nöthig geworden, sind nunmehr in das Gesellschaftsregister zu Breslau eingetragen worden.

Hohenstein-Berent.

Nach neuerer Bestimmung dürfte die Theilstrecke Hohenstein-Sobbowitz am 1. November d. J., die Strecke Sobbowitz-Schöneck am 1. August k. J. und die Reststrecke Schönebeck-Berent am 1. November k. J. dem Betriebe übergeben werden.

Personenhaltestelle Lenhausen.

Am 10. Juni d. J. wird seitens der Königlichen Eisenbahndirection Elberfeld zwischen Finnentrop und Plettenberg die Personenhaltestelle Lenhausen eröffnet.

Braunschweigische Bahnen.

Der am 12. d. M. zusammentretende ausserordentliche Braunschweigische Landtag wird über die Eisenbahnvorlagen beschliessen. Die Finanzcommission der Landesversammlung hat ihren Bericht bereits erstattet und empfiehlt 1. unveränderte Annahme der mit Preussen abgeschlossenen Verträge; 2. Bewilligung der für eine Secundärbahn von Helmstedt nach Dorsfelde angeforderten Staatssubvention von 10 000 ℳ pro Kilometer. Es soll jedoch der Braunschweigischen Regierung überlassen bleiben, diese Subvention event. auch für die zuerst in Aussicht genommene Linie Helmstedt-Oebisfelde zu verwenden. Die Commission begrüsst es mit Freuden, dass es der Braunschweigischen Regierung endlich gelungen ist, die complicirten Verhältnisse der Braunschweigischen Bahn durch das Abkommen mit Preussen zu regeln, in der Ueberzeugung, dass die Verträge den früher geäusserten Wünschen der Landesversammlung entsprechen.

(Nachschrift. Nach Mittheilung aus Braunschweig vom 13. Juni hat der Braunschweigische Landtag die Verträge mit Preussen, betreffend das Braunschweigische Eisenbahnunternehmen und die anderweitige Regelung der die beiderseitigen Gebiete berührenden Eisenbahn einstimmig genehmigt.)

Warnemünde-Neustrelitz.

Ueber die Eisenbahn Warnemünde-Neustrelitz, bekanntlich eine Theilstrecke des Projects Kopenhagen-Berlin, ergiebt sich Näheres aus dem Bericht, der soeben vom „Deutsch-Nordischen Lloyd“ veröffentlicht wird. Diese Gesellschaft hat die Ausführung der etwa 126 km langen Bahn an die Société Belge übertragen. Diese letztere hat ihre Vorbereitungen für die Bauausführung so getroffen, dass dieselbe bereits an verschiedenen Stellen in Angriff genommen werden konnte. Der Deutsch-Nordische Lloyd hofft daher, bis zum Schlusse des 2. Geschäftsjahres bereits eine Theilstrecke dem Betriebe übergeben zu können, und ferner, dass die Eröffnung der ganzen Bahnstrecke im Herbst 1885 stattfinden wird. Eng mit diesem Bau hängt die Warnemünder Hafenangelegenheit zusammen, über welche der Bericht des Lloyd Erfreuliches mitzutheilen sich ausser Stande erklärt. Die Ansichten der Gesellschaft und der Stadt stehen sich hier noch ziemlich unvermittelt gegenüber. Rostock wünscht an Stelle des contractlich festgestellten Projects, dessen Ausführung nach einer in Rostock viel verbreiteten Ansicht zu einer Umgehung Rostocks durch den zukünftigen Weltstrassenverkehr führen kann, ein anderes Project, bei dem das Rostocker Interesse besser gewahrt wird, das aber nach Ansicht der Gesellschaft wiederum das Gesellschaftsinteresse in hohem Grade schädigt. Ausserdem würde auch eine verspätete Vollendung der projectirten Anlagen für die Gesellschaft einen empfindlichen Schaden im Gefolge haben. Dieselbe hofft indess, die Hafenbauten doch noch gleichzeitig mit den Eisenbahnbauten vollenden zu können, giebt aber freilich nicht an, worauf sich diese Hoffnung gründet. Inzwischen hat die Gesellschaft mit der Rostock-Nykjöbinger Dampfschifffahrtsgesellschaft einen Vertrag abgeschlossen, nach welchem die letztere Gesellschaft die Fahrten zwischen Rostock und Nykjöbing so lange aufrechterhalten wird, bis der Deutsch-Nordische Lloyd seine Dampferlinie eröffnet. Die Lieferung der hierfür erforderlichen Dampfer ist bereits dem Stettiner „Vulkan“ übertragen.

Werra-Eisenbahn.

Die Direction theilt mit, dass nunmehr die erforderliche Genehmigung der betheiligten Staatsregierungen zur Feststellung der Dividende auf 5 pCt. für die Stammactien eingegangen sei, so dass die Bekanntmachung wegen der Auszahlung demnächst erfolgen kann.

Gotha-Ohrdruf.

Das „Leipz. Tgbl.“ schreibt: „Wie verlautet, hat der Landtag von Gotha in geheimer Sitzung beschlossen, die Mittel zur Weiterführung der Gotha-Ohrdrufer Eisenbahn bis nach Gräfenrode zum Anschluss an die Erfurt-Ritschenhauser Eisenbahn zu bewilligen. Im Weiteren soll auch die Preussische Regierung die Absicht haben, die Gotha-Ohrdrufer Eisenbahn ebenso in staatlichen Besitz zu bringen, wie die Thüringische Eisenbahn.“

Hohenebra-Ebeleben.

Der Landtag von Schwarzburg-Sondershausen wird sich am 13. Juni mit dem Verkaufe der Eisenbahnen Hohenebra-Ebeleben und Ilmenau-Gehren-Grossbreitenbach an den Eisenbahn-Unternehmer Herrn Hermann Bachstein in Berlin beschäftigen.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

Die Dividende pro 1883 ist auf 5 pCt. für die Stamm-Prioritätsactien und auf 4 pCt. für die Stammactien festgesetzt und erfolgt deren Auszahlung sofort bei der Deutschen Bank in Berlin.

Marienburg-Mlawka.

Die Zweigbahn Zajonskowo- (Weissenburg-) Löbau soll am 1. August eröffnet werden.

Der Blitzzug Lissabon-Paris-Petersburg.

Der Einrichtung des sog. Blitzzuges von Lissabon über Paris und Berlin nach Petersburg stellen sich mancherlei Schwierigkeiten entgegen, so dass dieselbe in hohem Grade fraglich erscheint.

Entlastung der Billetschalter.

Der „Berl. Act.“ macht, anlässlich der Verkehrsstörungen, welche bei dem starken Pfingstverkehr dadurch hervorgerufen wurde, dass das Publikum sich bei Lösung der Billets Geld wechseln liess, auf ein äusserst einfaches Mittel aufmerksam, derartigen Störungen vorzubeugen: „Man öffne statt drei nur zwei Billetschalter und gebe an denselben auch nicht ein Fünfpfennigstück heraus; an dem dritten Schalter aber wechsle man und gebe man über die Billetpreise Auskunft! Dann wird Jeder, der nach den Vorschriften des Reglements mit dem abgezählten Betrage an den Schalter tritt, auch bei dem stärksten Verkehr sein Billet empfangen; wer aber rücksichtslos genug ist, den Bahnhof an solchen Tagen als Wechselstube zu benutzen, der hat es sich nur selbst zuzuschreiben, wenn er sich drängen muss und schliesslich nicht mitkommt. Wenn auch nur an zwei Sonntagen diese Einrichtung streng durchgeführt würde, so würde sich das Publikum an die Neuerung gewöhnt haben und das Geldwechseln auf den Bahnhöfen würde zur Ausnahme werden, während es jetzt die Regel ist.“

Dr. B. Henry Strousberg †.

Nach einer Persönlichkeit, die in Bewältigung grosser industrieller Unternehmungen verschiedener Art, und in raschem Aufsteigen zu einem Gipfel der Macht von unscheinbaren Anfängen aus dem am 31. Mai zu Berlin verstorbenen Dr. Strousberg zu vergleichen wäre, sieht man sich auf Europäischem Boden mit seinen allseitig geregelten Zuständen vergeblich um. Nur Amerika mit seinem relativ ungesetzten, noch in lebendigem Werden begriffenen Culturleben vermag ähnliche meteorhafte Erscheinungen aufzuweisen.

Der mächtige Antheil, welcher Dr. Strousberg an der Schöpfung des in unserem Lande bestehenden Eisenbahnnetzes gebührt, rechtfertigen es, auch in diesem Blatte in grossen Zügen ein Bild dieses merkwürdigen Mannes zu geben, welches wir im Wesentlichen der „Deutschen Bauzeitung“ entnehmen.

Strousberg, im Jahre 1823 geboren, ist Ostpreussischer Abstammung. Seine erste eigene Thätigkeit beginnt als Kaufmannslehrling in London, wo sich auch die spätere Fortsetzung derselben, bestehend in journalistischer Beschäftigungsweise neben einer beruflichen Thätigkeit als Versicherungsagent abspielt. Mit 32 Jahren (1855) kam Strousberg nach Berlin, um hier alsbald ein ihm völlig neues Arbeitsgebiet, den Erwerb von Concessionen zu Eisenbahnanlagen und gleichzeitig die Ausführung der Bahnen als Generalunternehmer zu betreten — d. h. dem professionsmässigen Gründerthum obzuliegen. Sein erstes Unternehmen dieser Art war die Ausführung der Tilsit-Insterburger Eisenbahn, dem in rascher Folge die Berlin-Görlitzer, die Rechte-Oder-Ufer, die Märkisch-Posener, die Halle-Sorau-Gubener und die Hannover-Altenbekener Bahn sich anschlossen, eine Eisenbahnlänge von mehr als 1 000 km, die im Laufe von etwa 15 Jahren entstanden ist. Allein dies war nur der kleinere Theil der praktischen Eisenbahnthätigkeit Strousberg's, da gleichzeitig damit von ihm im Auslande die Ungarische Nordostbahn und die Rumänischen Bahnen, zusammen etwa 2 000 km Länge ausmachend, erbaut wurden. Doch noch viel mehr als selbst das wusste der Verstand des Mannes zu umfassen und zu dirigiren. Er war

gleichzeitig Besitzer der Egestorff'schen Maschinenfabrik in Linden bei Hannover, eines grossen Hüttenwerks bei Neustadt a/R., ähnlicher Werke in Westfalen, die jetzt den Grundstock der Dortmunder Union bilden, mehrer industrieller Anlagen in Böhmen und Schöpfer des Berliner Viehhofes. Und alle diese Werke sind nach und nach unter Strousberg's Direction theils baulich erweitert, allesammt aber in regelmässigem Betrieb erhalten worden bis in dem einen Falle früher, im anderen später finanzielle Schwierigkeiten sich aufthürmten oder ein Besitzwechsel eintrat.

Der Schwerpunkt von Strousberg's Thätigkeit liegt für uns in seinen Eisenbahnbauten. Aufgaben auf diesem Gebiete, die der Staat wohl noch lange hätte links liegen lassen, wurden durch die kühne Initiative des Mannes rasch — und Dank der Mitwirkung hervorragender fachlicher Kräfte, welche Strousberg an sich zu fesseln wusste, oft auch originell und mit verhältnissmässig geringen Mitteln — zur Durchführung gebracht. Wie mancher Ort in Preussen würde heute noch ohne Eisenbahn sein, wie manche Million Zuwachs am Nationalwohlstand heute noch unbehoben liegen, hätte nicht Strousberg's kühne Hand ein- und der staatlichen Fürsorge vorgegriffen!

Und wenn man vom sittlichen Standpunkte aus bedauern wird, dass manches dabei, so wie es geschehen und nicht anders sich zugetragen hat — wenn nicht wegzuleugnen ist, dass durch Strousberg das „Gründerthum" in Deutschland zu seiner höchsten erreichbaren Höhe gebracht worden und rasch zurück gefallen ist, als sein Stern sich senkte, so wird man doch auch nicht den wichtigen Umstand übersehen dürfen, dass damals noch nicht die Preussische Staatsregierung die Initiative für die weitere Entwickelung des Preussischen Eisenbahnnetzes ergriffen hatte und es Strousberg's thatkräftiger Hand überliess, in jener Zeit Werke zu schaffen, vor deren ernster Erwägung der Staat noch zaudernd Halt machte.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direction sind erlassen worden:

No. 3164 vom 9. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 12. d. Mts.).

No. 3204 vom 7. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Vereinigung des Güterexpeditionsdienstes auf den Stationen Kreuz, Bromberg und Thorn (abgesandt am 12. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Eröffnung der Oesterreichischen Trajectschifffahrt auf dem Bodensee.

Mit der Schaffung einer Oesterreichischen Handelsflotille auf diesem lebhaftesten Binnenwasser Europa's ist endlich dies Versäumniss eines Jahrhunderts gut gemacht. Der Jubel der Begeisterung bei der Taufe der beiden Oesterreichischen Trajectdampfer „Austria" und „Habsburg" und bei dem Stappellaufe des erst genannten Schiffes hat seine volle Begründung, denn nun ist der Bodensee auch für Oesterreich gewonnen, während bisher unsere Flagge auf diesem Gewässer unvertreten war. Der Bau der Arlbergbahn ist es, der in Bezug auf die Bodensee-Schifffahrt Bresche gelegt hat und Oesterreich braucht sich nicht mehr der Transportmittel fremder Staaten zu bedienen, um seine Erzeugnisse über den Bodensee in die Schweiz und nach Frankreich zu befördern. Der Tag der Eröffnung dieser Schifffahrt muss daher als ein für die Entwickelung unseres Verkehrs hoch bedeutsamer bezeichnet werden und ist eine günstige Vorbedeutung für die Zukunft insbesondere des durch die Arlbergbahn bald zu vermittelnden Verkehres, und gewiss ist, dass die Oesterreichisch-Ungarische Monarchie lange nicht in der Lage war, ein verkehrspolitisches Ereigniss von so ausserordentlicher Tragweite zu feiern, wie die Vollendung der Arlbergbahn, als deren Ergänzung die Trajectanstalt in Bregenz anzusehen ist. „Es war eine Abnormität," schreibt die „N. Fr. Pr." anlässlich dieses Ereignisses, „dass ein grosser Staat in seiner Verbindung mit dem gesammten westlichen Europa ausschliesslich an die Deutschen Transitlinien gebunden war. Das grosse Werk des Arlbergtunnels ist bewältigt, und in wenigen Monaten wird der Oesterreichische Verkehr von allen Enden der Monarchie, von Bazias, Bodenbach und Triest nach dem Schweizer Markte wie nach Frankreich über den Arlberg und den Bodensee geführt werden, ohne eine Deutsche Schiene berühren zu müssen. Die Schaffung der Arlbergroute war unter allen Umständen eine Nothwendigkeit, wirthschaftlich wie strategisch, allein in der Aera der Bismarck'schen Prohibitivpolitik ist sie zu einer Existenzfrage geworden. Die Jubelrufe, welche dem Dampfer „Austria" entgegentönten, als er die Wellen des Bodensees durchschnitt, sie galten einem grossen wirthschaftlichen Ereignisse, der Emancipation des Oesterreichischen Verkehrs von der Uebermacht der Deutschen Eisenbahnpolitik". Man muss den Factoren, welche dazu beigetragen haben, dass dieses grosse Ziel erreicht wurde, aufrichtig Dank wissen für die Energie, mit welcher sie für dies Unternehmen eingetreten sind. Die Kosten für die Errichtung der Trajectanstalt wurden mit 800 000 fl. präliminirt, welche auch kaum überschritten werden.

Ermittelungsdauer des Eigengewichtes der Wagen.

Laut Oesterreichischem Handelsministerial - Erlasse kann bei Ermittelung des zollpflichtigen Gewichtes von Massengütern von der Verwiegung des leeren Wagens dann abgesehen werden, wenn das von der Eisenbahnverwaltung ermittelte Eigengewicht, sowie das Datum dieser Feststellung angeschrieben ist und seit der Feststellung desselben nicht mehr als 2 Jahre verflossen sind. Diese Begrenzung auf 2 Jahre steht im Einklang mit den bezüglichen in Deutschland geltenden und von den dem Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörenden ausserdeutschen Bahnen aus freien Stücken beobachteten Bestimmungen, wonach jeder Wagen von Zeit zu Zeit, spätestens nach 2 Jahren, einer gründlichen Revision unterworfen ist. Gleichzeitig mit der angeordneten Revision muss auch die Richtigkeit der Bezeichnungen, insbesondere die Richtigkeit der Vermerke über das Eigengewicht, die Tragfähigkeit und das grösste zulässige Ladegewicht geprüft und eventuell der Berichtigung unterzogen werden. Es wird auch darauf aufmerksam gemacht, dass das Eigengewicht der Wagen nicht nur bei den alle 2 Jahre eintretenden Revisionen, sondern auch bei jeder passenden Gelegenheit, insbesondere nach Reparaturen genau controlirt und entsprechend berichtigt wird. Insofern nun der Export nach Deutschland in Frage kommt, wird im Interesse der anstandslosen Abwickelung desselben eine genaue Berücksichtigung der obigen Vorschriften auch Seitens der Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen gewünscht, was um so leichter ist, als dieselben mit den für die Oesterreichischen Eisenbahnen in Geltung befindlichen Normen in keinem Widerspruche stehen.

Nichtverpflichtung der Locomotivheizer zur Ablegung einer Prüfung.

Gemäss Rescript des Oesterreichischen Handelsministeriums vom 13. v. M. gehören Locomotivführer nicht unter diejenigen Personen, welche gemäss der Verordnung vom 19/9. 1883 R.-G.-B. 159, betreffend den Nachweis der Befähigung zur Bedienung von Dampfkesseln etc., sich einer Prüfung unterziehen müssen, nachdem dieselben einer solchen zufolge der Verordnung vom 15/9. 1858 nicht unterzogen zu werden brauchen. Die Identität der Bezeichnung „Locomotivheizer" schliesst nicht die Identität der Begriffe in beiden Verordnungen in sich, da die Heizer bei den Eisenbahnen in der Regel keinen Einfluss „auf die Sicherheit des Dampfbetriebes üben" und nur zur Unterstützung des Locomotivführers berufen sind; es wäre denn, dass sie dieselben in ihren Functionen eventuell zu vertreten hätten, in welchem Falle sie allerdings die für letztere vorgeschriebene Prüfung abzulegen hätten.

Reminiscenzen an Strousberg.

Die Partialprocesse, betreffend die ehemalige Waagthalbahn, die so lange Jahre hindurch ihrer definitiven Erledigung harrten, sind, wie man dem „P. Ll." mittheilt, nun endlich beigelegt worden. Bekanntlich basirten diese Processe auf den Theilschuldverschreibungen, welche auf Grundlage einer von der ehemaligen Waagthalbahn - Actiengesellschaft an Strousberg ausgestellten Hauptschuldurkunde ausgegeben wurden und handelte es sich in denselben vorzugsweise darum, ob ausser der genannten Actiengesellschaft als directe Schuldnerin auch noch andere Privatpersonen (die Grafen Franz Erdödy und Breuner) die Haftung als Bürgen und Zahler zu tragen haben. Die erste Instanz, der Pressburger Gerichtshof, löste diese Frage in verneinendem Sinne; die Königliche Tafel hingegen änderte dieses Urtheil ab und entschied bejahend. Das Urtheil der dritten Instanz, an welche appellirt wurde, war noch ausstehend. Indessen fanden es die genannten Bürgen für zweckmässig, nachdem sie einen grossen Theil der Partialen bereits zu billigem Preise eingelöst hatten, sich auch mit dem gegenwärtigen, etwas hartnäckigeren Besitzer der noch im Processe stehenden Partialen auszugleichen, d. i. ihm fast den vollen Werthbetrag zu zahlen. Zu einer Decision des obersten Gerichtshofes wird es also nicht kommen. Hiermit erscheinen sämmtliche Partialen eingelöst und ist einer der langwierigsten Processe aus der Welt geschafft, mit welchem, wenn auch nicht unmittelbar, der Name Strousberg's und dessen Thätigkeit in Ungarn verknüpft war.

Weniger schlimm ist es Strousberg bei der Bauübernahme der Ungarischen Nordostbahn ergangen, denn hier war es ihm geglückt, sich des gefährlichen Baugeschäftes noch rechtzeitig zu entledigen und dasselbe einer Wiener Bank abzutreten. „Die Gesellschaft", schreibt Strousberg in dem bekannten Buche über seine Erlebnisse, „war sehr zufrieden, ein grosses Bankinstitut statt meiner als Bauunternehmer zu haben". „Als die Bank den Bau übernahm", erzählt Strousberg weiter, „machte ich die Herren,

die natürlich alle viel weiser waren als ich, darauf aufmerksam, keine plötzlichen Veränderungen vorzunehmen, weil dies bei einem so colossalen Bau Millionen kosten könnte, und namentlich nichts in Regie auszuführen. Man hatte aber andere Ansichten. Beamte und Unternehmer wurden gewechselt, nicht die besten behalten, und das Resultat soll nach den Berichten ein Verlust von 15 Millionen Gulden gewesen sein. Hiervon hat die Regierung unter Anwendung des ganzen Einflusses der Bank und nach jahrelangen Unterhandlungen 5 Millionen Gulden à conto Mehrleistungen erstattet. Die übrigen 10 Millionen Gulden hat die Bank verloren".

Westliche Staatsbahnen.

Der Bericht der Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien über die Verwaltung der westlichen Staatsbahnen (Donau-Uferbahn, Niederösterreichische Staatsbahnen, Braunau-Strasswalchen, Tarvis-Pontafel und Innsbruck-Landeck), dann der Istrianer und Dalmatiner Staatsbahn, sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Elisabethbahn, Rudolfbahn und Vorarlberger Bahn) für das Geschäftsjahr 1883 constatirt zunächst, dass in dieser Periode der Betrieb von weiteren 338,945 km und, bei Hinzurechnung der Péagestrecke Wörgl-Innsbruck, 398,908 km übernommen wurden. Bezüglich des Geschäftsergebnisses wird mitgetheilt, dass sowohl die Anzahl der beförderten Personen, als auch die Quantität des verfrachteten Parteigutes gegen das Jahr 1882 zugenommen hat, dass dagegen eine Steigerung der Einnahmen sich nur aus dem Personenverkehr ergeben hat, während die Einnahmen aus dem Parteigut-Verkehr trotz der Zunahme der Quantität desselben hinter jenen des Jahres 1882 zurückgeblieben sind. Was speciell den Personenverkehr betrifft, so hat die Gesammtzahl der beförderten Personen 9 457 361 gegen 7 562 533 im Jahre 1882 und 6 071 456 im Jahre 1881 betragen und daher gegen das Jahr 1882 um 1 894 828, also um mehr als ein Viertheil und gegen das Jahr 1881 um 3 385 905, also um mehr als die Hälfte zugenommen. Das Reinerträgniss des Netzes bezifferte sich im Jahre 1883 mit 8 194 864 fl. 18 kr. gegen 9 129 559 fl. im Vorjahre und ist somit um 934 694 fl. 82 kr., d. i. um 10,24 pCt. gefallen. Dieser Ausfall resultirt einerseits aus dem Einnahmenminus von 691 314 fl. 97 kr. und andererseits aus dem Mehrbetrage der Betriebsausgaben von 174 194 fl. 28 kr., sowie dem Plus der diversen Ausgaben von 69 185 fl. 57 kr.

Serbische Eisenbahnen.

Die Serbischen Eisenbahnen, und zwar die Hauptlinie Belgrad-Alexinatz-Nisch-Pirot werden im Laufe des Monats August dem allgemeinen Verkehr übergeben werden und da die grosse Eisenbahnbrücke zwischen Semlin und Belgrad der Vollendung ebenfalls naht, so wird im Herbst dieses Jahres ein ununterbrochener Schienenweg von Wien bis an die Bulgarische Grenze mittelst der Eisenbahnlinien Budapest-Semlin und Belgrad-Pirot dem Verkehr überwiesen sein. Auch die Seitenlinie Nisch-Vranja zum Anschluss an das Türkische Eisenbahnnetz wird vertragsmässig fertig gestellt werden, da die seitens der Türkischen Bahnen auszubauende Linie Vranja-Pristina, etwa 70 km lang, noch in diesem Jahre in Angriff genommen werden soll. In grössere Ferne gerückt erscheint noch immer der Ausbau der Bulgarischen Linien, welcher, in Pirot beginnend, bis an die Türkisch-Bulgarische Landesgrenze (Station Ichtiman) geführt werden soll. Der Ausbau dieser Linie, welche die directe Verbindung Wien-Constantinopel herstellt, wird seitens der Bulgarischen Regierung nicht früher in Angriff genommen werden, bis die Türkische Bahnunternehmung das nur 50 km lange Verbindungsstück Sarambei-Ichtiman ausgebaut hat. So unbedeutend dieses Bauobject auch technisch und finanziell erscheint, so spielt in dieser Beziehung die ganze Geschichte des Türkischen Eisenbahngeschäftes eine so wichtige Rolle, dass wohl noch eine schwer zu bemessende Zeit vergehen kann, ehe dieselbe perfect wird. Ohne dieses Zwischenstück sind aber die Serbischen Bahnen Sackbahnen und ihre Bedeutung bislang localer Natur; sie besitzen weder einen Anschluss nach Constantinopel, noch einen solchen nach Salonich, können also auf den Weltverkehr nur geringen Einfluss ausüben und werden dadurch in ihrer Ertragsfähigkeit wesentlich geschmälert sein.

Getreide-Einfuhr in der Schweiz und die Arlberg-Bahn.

Aus Zürich wird dem „Pester Lloyd" geschrieben: „Die Situation im Getreidegeschäfte hat sich in der letzten Zeit wenig geändert. Neben Marseille und Genua liefert hauptsächlich Mannheim den Bedarf des Landes, während von Oesterreich-Ungarn nur ganz geringe Quantitäten an Weizen zur Einfuhr gelangen. Die Getreide-Einfuhr von Mannheim betrug z. B. in den letzten Wochen circa 12—13 000 Metercentner. Die grossen Vorräthe, welche auf diesem Platze noch bestehen, wurden auf Grund sehr billiger Wasserfrachten zugeführt; diesem Umstande schreibt man die immer noch bestehende leichte Rendite hauptsächlich zu, was sich übrigens ebenstens ändern dürfte, sobald nämlich die heutigen Frachtverhältnisse in Calculation gezogen werden müssen. Deshalb sieht man der am 15. August d. J. bevorstehenden Eröffnung der Arlbergbahn mit Zuversicht entgegen, zumal dieselbe die Stationen Südwest-Ungarns durch die herbeigeführte Wegabkürzung besonders begünstigen dürfte. So z. B. verspricht man sich, dass Sissek und Barcs als Getreidesammel- respective Verladestationen, erstere auch für den Bezug Serbischer Provenienzen, eine hervorragende Rolle spielen dürften. Die Importeure setzen daher auch grosse Hoffnungen auf diese neue Route, und wenn den Wünschen nur halbwegs Rechnung getragen wird und sich die bisherigen günstigen Ernte-Aussichten realisiren, so wird unbedingt in den ersten Monaten nach der Ernte ein ganz bedeutendes Geschäft mit Oesterreich-Ungarn für Rechnung unseres Landes perfect gemacht werden."

Frachtermässigung für Zuckertransport.

Die commercielle Direction der Südbahn-Gesellschaft theilte der Wiener Handelskammer mit, dass sich die Oesterreichischen Bahnverwaltungen mit Rücksicht auf die gegenwärtige missliche Lage der Oesterreichischen Zucker-Industrie bereitgefunden haben, mit vollständig transitorischem Charakter bis Ende September d. J. für Raffinadezucker-Sendungen bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Waggon 12,0 kr. Nachlass pro 100 kg von den im V., ab 15. Februar 1884 gültigen Nachtrag zum Südnordösterreichisch-Ungarischen Tarife vom 10. Juli 1881 bei 5 000 kg pro Wagen und Frachtbrief notificirten Frachtsätzen im Rückvergütungswege zu gewähren.

Entscheidung des Oesterreichischen Verwaltungsgerichtshofes.

Nach den Bestimmungen des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854 (§§ 10 u. 13) ist die Ersatzpflicht der Bahnunternehmung für die Beschädigungen durch den Bahnbau und die Entschädigungspflichten der Administrativbehörden nicht davon abhängig, dass die Behörden ein Straferkenntniss fällen. In den Entscheidungsgründen über dieses Erkenntniss vom 30. Januar 1884 Z. 228 wird bemerkt, dass im vorliegenden Rechtsfalle durch die Anlage der Bahn, insbesondere der Verladebühne in Folge der Verengung des Rinnsales etc. die anrainenden Grundbesitzer geschädigt werden und dass die in den Vorjahren thatsächlich eingetretenen Wasserschäden unzweifelhaft durch die erwähnten Anlagen hervorgerufen wurden. Nachdem laut § 13 des Concessionsgesetzes diesfällige Angelegenheiten vom Rechtsweg ausgeschlossen sind, so konnte die Entscheidung über den vorliegenden Fall nicht von einem Straferkenntniss wegen der unterlassenen Vorkehrung gegen die Wasserschäden abhängig gemacht werden.

Generalversammlung der Kremsierer Bahn.

Bei dieser am 28. v. M. stattgehabten Versammlung wurde der Geschäftsbericht für das Jahr 1883 verlesen; demselben ist zu entnehmen, dass die Einnahmen nach Abzug der Stempelgebühren und Porto-Rückersätze 172 916 fl., die Ausgaben inclusive des an die Ferdinands-Nordbahn gezahlten Pauschale für die Betriebsführung auf der Strecke Hullein-Zborowitz 124 555 fl. betragen, wonach ein Betriebsüberschuss von 48 361 fl. resultirt. Die Verwaltung erachtet dieses Resultat nicht als vollkommen entsprechend und erblickt die Ursache in den zu niedrigen Tarifen, deren Erhöhung denn auch mit Genehmigung der Regierung mit 20. Januar d. J. ins Leben trat. Was die Verwendung des Reinertrages betrifft, so wurde beschlossen, eine $2^1/_2$ pCt. Dividende, d. i. bei einem Actiencapitale von 2 412 000 fl. den Betrag von 60 300 fl., zu vertheilen; zu diesem Behufe werden zum Reinertrage von 48 361 fl. der Vortrag aus dem Jahre 1882 von 3 860 fl., sowie der Betriebsüberschuss der Linie Hullein-Bistritz vom 24. September bis 31. December 1882 von 5 980 fl. hinzugeschlagen, und überdies wird den Reserven der Betrag von 8 032 fl. entnommen.

Letzte Generalversammlung der Elisabethbahn.

Am 30. v. M. hielten die Actionäre ihre (28.) ordentliche Generalversammlung ab. Der erste Punkt der Tagesordnung betraf die Verwendung der von der Staatsverwaltung zur Verfügung gestellten Jahresrente. Wie im Vorjahre werden auch heuer die Coupons der Actien erster Emission mit 5 fl. 55 kr., jene der zweiten Emission mit 5 fl. 25 kr. und die dritter Emission mit 5 fl. zur Einlösung gelangen. Der Vorsitzende macht nun des Längeren Mittheilungen über die Durchführung der Convertirung der Silberprioritäten. Die Bahn ist an dem Punkt angelangt, um die Liquidirung ins Werk zu setzen. Bei dem Umstande nun, dass die heutige Generalversammlung voraussichtlich die letzte sei, erbitte sich der Verwaltungsrath die Ermächtigung, Statutenänderungen zu dem Zwecke vorzunehmen, um den Beschluss auf Liquidation der Gesellschaft ohne Einberufung einer Generalversammlung fassen zu können und fordere zugleich auf, die Wahl eines Revisions-Ausschusses vorzunehmen, welcher zu ermächtigen wäre, den Liquidatoren das Absolutorium ohne Einholung eines Generalversammlungsbeschlusses zu ertheilen. Die Versammlung nahm diesen Antrag einhellig an. Mit den üblichen Danksagungen der Actionäre an den Verwaltungsrath schloss dieser seine diesfällige Thätigkeit für immer.

Die General-Versammlung der Dux-Bodenbacher Eisenbahn fand am 29. v. M. in Teplitz statt. In derselben wurde der Antrag des Verwaltungsrathes auf Vertheilung einer Dividende von achtzehn Gulden pro Actie angenommen, und gelangt die Dividende vom 8. Juni ab zur Auszahlung. In seinem Motivenbe-

richte über das bekannte Uebereinkommen mit der Prag-Duxer Eisenbahn und der Regierung empfahl der Verwaltungsrath, die Abmachungen zu genehmigen, da für die Dux-Bodenbacher Bahn aus der Vereinigung mit der Prag-Duxer Bahn und durch die Verbindung mit den Staatsbahnen Pilsen-Priesen und Franz-Josefbahn ein namhafter Güterzuwachs resultiren dürfte. Mit Zuversicht stehe zu hoffen, dass dann die Einnahmen der Dux-Bodenbacher Bahn ihre bisherige steigende Tendenz beibehalten werden. Der Bericht betont ferner, dass durch die erwähnte Vereinigung die Betriebskosten eine wesentliche Herabminderung erfahren werden. Ein Actionär verlas einen Protest, in wechem die Ansicht ausgesprochen wird, dass die Anträge des Verwaltungsrathes statutenwidrig seien. Ein zweiter Actionär widerlegte dies an der Hand der Statuten selbst. Ein dritter Actionär verwahrt sich dagegen, dass ein Protest dem Protocoll der General-Versammlung beigegeben werde, worauf der Protest vom Regierungsvertreter in Empfang genommen wird. Nachdem sich kein einziger Actionär dem Proteste anschloss, wird der Regierungsvertreter von dem dritten Actionär ersucht, er möge dieses Factum am geeigneten Orte zum Ausdrucke bringen, was dieser auch versprach. Der Vorsitzende bemerkte vor der Abstimmung, dass der Verwaltungsrath die in Verhandlung stehenden Vorlagen nach bestem Ermessen gemacht habe. Hierauf wurden die aus dem Uebereinkommen resultirenden Anträge mit 910 gegen 80 Stimmen angenommen.

Bei der (17.) ordentlichen General-Versammlung der Kronprinz Rudolf-Bahn

am 5. d. M. theilte der Vorsitzende mit, dass sich der Verwaltungsrath an die Regierung mit dem Ansuchen gewendet habe, das mit derselben abgeschlossene Protokollar-Uebereinkommen vom 11. December 1883 den Statuten als Nachtrag anfügen zu dürfen. Nach erfolgter Entgegennahme des Berichtes des Aufsichtsrathes über die Prüfung der Jahresrechnung pro 1883 wurde dem Verwaltungsrathe das Absolutorium mit allen gegen vier Stimmen ertheilt. In Bezug auf die Verwendung der von der Staatsverwaltung auf Grund des Uebereinkommens mit der Regierung zur Verfügung zu stellenden Jahresrente beantragt der Verwaltungsrath: Es sei der am 1. Juli 1884 und der am 1. Januar 1885 fällige Actiencoupon mit je 4 fl. 75 kr. einzulösen. Der Antrag wurde ohne Debatte angenommen.

Generalversammlung der Fünfkirchen-Barcser Bahn.

Diese am 8. d. Mts. stattgehabte Versammlung nahm einen sehr langwierigen und bewegten Verlauf. Den Vorsitz führte Präsident Friedrich Harkanyi. Zunächst entspann sich eine Debatte über die Frage, ob die Generalversammlung ordnungsgemäss einberufen wurde oder nicht, welche Discussion 2½ Stunden in Anspruch nahm. Ein Actionär aus Wien verwies darauf, dass die Direction die Einberufung der Versammlung nicht genau nach den Statuten und an den verschiedenen Deponirungsstellen verschieden bewerkstelligte; in Folge dessen sei vielen Actionären das Stimmrecht entzogen worden und er appellire deshalb an die Einsicht der Direction, sie möge die Frage entscheiden, ob die heutige Generalversammlung rechtmässige Beschlüsse fassen könne. Die Direction zog sich zur Berathung über diese Frage zurück, und die Versammlung wurde inzwischen suspendirt. Nach Wiederaufnahme der Verhandlung erklärte der Präsident Namens der Direction, dass dieser Antrag nicht acceptabel sei, denn seit dem sechzehnjährigen Bestande der Eisenbahn sei die Generalversammlung stets in derselben Weise wie diesmal einberufen worden, ohne dass jemals eine Klage geführt worden wäre, ferner weil der fragliche Actionär seine Behauptungen nicht durch beglaubigte Nachweise erhärten konnte und endlich, weil die Generalversammlung laut Statuten nur im Juni abzuhalten sei, dies aber im Falle der Einberufung einer neuen Generalversammlung nicht geschehen könnte. Gegen diesen Beschluss wurde von mehreren Actionären ein Protest erhoben und die Ergreifung aller Rechtsmittel angemeldet. Nach einer langwierigen Debatte über die Frage, ob diese Angelegenheit zur Competenz des Aufsichtsrathes gehöre oder nicht, und nachdem die Einreicher des Protestes im Uebrigen den Beschluss der Direction zur Kenntniss genommen, ging die Generalversammlung zur Tagesordnung über.

Dem Geschäftsberichte ist zu entnehmen, dass die Gesellschaft im verflossenen Jahre 663 743 fl. Einnahmen erzielte, die Ausgaben betrugen 355 865 fl., so dass sich ein Betriebüberschuss von 338 156 fl. ergiebt; in Folge dieses günstigen Resultats wird die Staatsgarantie nur im Betrage von 11 941 fl. in Anspruch genommen. Nachdem noch der Bericht des Aufsichtsrathes verlesen worden, gelangte die Frage der Ertheilung des Absolutoriums zur Sprache. Einer der protestirenden Actionäre erklärte, er sei nicht geneigt, dasselbe zu votiren, und da er wisse, dass mehrere Actionäre derselben Auffassung sind, stelle er den Antrag auf namentliche Abstimmung. Bei derselben wurde der Direction mit 402 gegen 283 Stimmen das Absolutorium ertheilt, worauf die im Vorjahre von der Opposition in den Aufsichtsrath gewählten Mitglieder desselben die Erklärung abgaben, dass sie für den — auch mit ihren Unterschriften versehenen — Bericht des Aufsichtsrathes jede Verantwortung ablehnen.

Börsenbericht und Coursnotiz.

Bis auf Nordbahn (2524), für welche sich weder der Besitz, noch weniger die Speculation erwärmen kann, war die Stimmung für Bahneffecten eine äusserst günstige. Diese wurde durch die bedeutenden Mehreinnahmen verursacht, welche die nachstehenden Bahnen, allen voran die Südbahn (151,80), gegen die correspondirende Periode des Vorjahres erzielt haben; es sind dies die Staatsbahn (318,60), die Carl-Ludwig (286,50), die Czernowitzer (189) und die Ungarisch-Galizische (171). Insbesondere von den Galizischen Bahnen inclusive der Albrechtbahn (61,50) wird ein weiteres Steigen, theilweise auch in Folge der bevorstehenden Eröffnung der ersten Theilstrecke der Transversalbahn, mit aller Zuversicht erwartet.

Oesterreich-Ungarn. Geschäftsberichte.

K. K. priv. Kaiser Franz-Josefbahn.

Dem Geschäftsbericht und den Rechnungsabschlüssen pro 1883 entnehmen wir an hauptsächlichen Daten: Betriebslänge 715 km und 3,73 km Anschlussgleise von Privaten. Bahnerhaltungsarbeiten: es waren 59 pCt. der Bahnlänge mit Bessemer Stahlschienen und imprägnirten Eichenholzschwellen versehen und 60,7 pCt. der Lichtweite der früher bestandenen Holzbrücken = 1 484 m in Eisenconstruction umgewechselt; Betriebsmittel: 123 Locomotiven, 115 Tender, 10 Schneepflüge, 436 Personen-, 4 Rettungs-, 34 Post-, 56 Gepäck- und 2 005 Güterwagen. Leistungen der Betriebsmittel: Gefahren wurden 26 326 Züge mit 3 221 397 Zugkm (gegen das Vorjahr mehr 1 513 Züge mit 178 997 Zugkm). Die Wagen leisteten 111 897 036 Achskm (mehr 2 108 382), wobei die Personen- und Postwagenachse durchschnittlich 35 166, die Güterwagenachse 18 817 km zurücklegte. Befördert wurden 2 372 318 Personen (122 249 Personen mehr mit Mehreinnahme von 6 200 fl.) oder 5,43 pCt. Mehrfrequenz und 1 763 345 t Parteigut (d. i. mehr 74 946 t oder 4,44 pCt. mehr mit einer Mehreinnahme von 324 110 fl.). Jede Person durchfuhr 57,53 (56,92) km für 1,23 (1,29) fl. und jede Tonne Parteigut 117,70 (115,23) km. mit 3,88 (3,86) fl. Einnahme.

Das beförderte Regiegut betrug 136 424 t (auf rund 128 km Entfernung pro Tonne). Betriebseinnahme: Für Personen (incl. Gepäck und Hunde) 3 019 848 fl.; für Güter incl. Nebengebühren 6 833 776 fl.; Diverses 47 699 fl., insgesammt rund 9 901 324 fl. (pro Kilometer Betriebslänge 13 828 fl.). Betriebsausgabe: Allgemeine Verwaltung 179 971 fl., Bahnaufsicht etc. 1 788 670 fl., Verkehrsdienst 1 473 340 fl., Zugförderungs- und Werkstättendienst 1 027 824 fl., zusammen 4 469 805 fl. (gegen 1882 mehr um 343 168 fl.). Zur Betriebsausgabe kommen noch: für Abgaben 579 700 fl., Pensionsfondsbeitrag 38 365 fl. u. s. w., im Ganzen 874 443 fl., somit Gesammtausgabe 5 344 249 fl. (oder 197 819 fl. Ausgabe-Erhöhung gegen 1882). Nach Abzug von der Gesammteinnahme verbleibt ein Ueberschuss von 4 557 075 fl. (gegen das Vorjahr mehr 141 653 fl.); behufs völliger Verzinsung und statutgemässer Amortisation des Anlagecapitals verbleibt noch ein vom Staat zu deckendes Deficit von 421 644 fl. Silber; gegen das Vorjahr wird somit die Staatsgarantie um 148 396 fl. Silber weniger in Anspruch genommen. Der Reinertrag entspräche einer durchgängigen Verzinsung des Anlagecapitals von 4,51 pCt. oder aber einer solchen von 5 pCt. des Prioritätencapitals (incl. Tilgung) und von 4 pCt. für das Actiencapital. — Das Anlagecapital schloss ult. 1883 mit 42 416 600 fl. in Actien und 58 060 000 fl. in Obligationen und der Pensionsfonds mit 18 916 fl. ab.

Oesterreichische Nordwest- und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Bezüglich ersterer Bahn theilt sich der Geschäftsbericht in Nachweis über das garantirte Netz und die Ergänzungslinien, was wir der besseren Uebersicht halber übernehmen.

Es betrugen:

	Garantirtes Netz Gulden	Ergänzungsnetz Gulden
Gesammteinnahme	8 363 278	5 412 920
(gegen 1882 mehr	236 662	339 984)
Gesammtausgabe	4 723 025	2 414 029
(mehr	378 848	312 659)
Nettoertrag	3 640 253	2 998 891
(weniger	152 185)	(mehr 27 325)
die Staatsgarantie muss mit .	481 565	—
in Anspruch genommen werden, d. i. gegen 1882 mehr	144 955	—

Es wird dabei vom Verwaltungsrath bemerkt, dass der Betriebsertrag ausreicht, um die Zinsen des Actien- und Obligationscapitales und die Amortisationsquote des letzteren zu decken, sowie auch die Kosten der Neubauten und Betriebsmittelvermehrung, und dass die Garantieleistung des Staates nur für einen Theil der zu entrichtenden Steuerbeträge in Anspruch genommen wird, und zugleich beantragt, durch Einlösung des Julicoupons mit nur 3,30 fl. den Ausfall der Rechnung des garan-

tirten Netzes (ad 282 665 fl.) zu decken und den Rest des Betrages zur Einlösung des Stammactiencoupons pro Juli mit 23 335 fl. der Reserve des garantirten Netzes zuzuschreiben, so dass diese Reserve sich auf 171 382 fl. beläuft.

Bezüglich des Ergänzungsnetzes wird die Vertheilung von 10 fl. pro Actie beantragt, sowie den Rest ad 68 096 fl. dem ordentlichen Reservefonds des Ergänzungsnetzes zuzuschreiben.

Statistische Daten:

	Garantirtes Netz	Ergänzungsnetz
Betriebslänge	626 km	308 km
Zahl der Stationen und Haltestellen	91	52
Betriebsmittel: Locomotiven	115	83
Tender	97	76
Personenwagen	219	128
Postwagen	25	11
Lastwagen	2 046	2 259
Zahl der Züge	51 829	45 659
mit Zugkilometern	3 166 564	1 771 416
(gegen 1882 mehr	63 222	110 026)
befördert wurden Personen	2 247 464	971 494
(mehr	192 972	93 147)
„ „ Güter	2 199 429 t	2 381 692 t
(mehr	91 196 „	156 904 „)
vereinnahmt wurden für Personen etc.	2 146 928 fl.	732 584 fl.
vereinnahmt wurden für Güter incl. Nebengebühr	6 119 583 „	4 622 631 „
sonstige Einnahmen	96 768 „	57 705 „
die Betriebsausgaben betrugen	3 675 685 „	2 254 992 „
(mehr	340 119 „	273 307 „)
sie betrugen in Procenten der Roheinnahme	43,95 (41,04)	41,66 (39,06)

Das Anlagecapital betrug ult. December des Betriebsjahres 1883 an Actien 66 000 000 fl., an Obligationen 81 840 200 fl.; es schlossen gleichzeitig ab: ausserordentliche Reserve der garantirten Linien mit 148 047 fl., Reservefonds II (ordentliche Reserve des Ergänzungsnetzes) mit 124 383 fl. und dessen ausserordentliche Reserve mit 546 003 fl., ferner der Pensionsfonds mit 1 075 635 fl.

Die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn anlangend, ist eine Gesammteinnahme von 3 059 734 fl. (mehr 59 882 fl.) und eine Gesammtausgabe von 2 311 876 fl. (mehr 567 430 fl.) zu verzeichnen, wobei die Betriebskosten 48,45 pCt. (46,61 pCt.) der Bruttoeinnahme absorbirten. Der Vorschuss aus dem Titel der Staatsgarantie beträgt 944 551 fl. (gegen 1882 507 548 fl. mehr), was durch Fahrparkvermehrung und Erweiterungsbauten herbeigeführt wurde.

Der Julicoupon der Actien soll mit 4 fl. eingelöst werden.

Betriebslänge 285 km mit 43 Stationen etc.; Betriebsmittel 50 Locomotiven, 101 Personen-, 24 Gepäck- und 1 163 Lastwagen, 50 Tender und 6 Schneepflüge. Es verkehrten 22 151 Züge mit 1 129 319 Zugkm (49 295 Zugkm mehr), mit welchen 1 047 459 Personen (95 720 mehr) und 1 367 552 t Güter (77 532 t mehr) transportirt wurden. Vereinnahmt wurden: für Personen etc. 522 154 fl., für Güter incl. Nebengebühr 2 497 373 fl., Sonstiges 40 205 fl. Die Betriebskosten betrugen insgesammt 1 482 514 fl. (mehr 84 368 fl.). Von dem Betriebsüberschuss ad 1 577 219 fl. verblieb nach Bestreitung der weiteren Ausgaben ein Reinertrag von 747 856 fl., welchen die obengenannte Staatsgarantiesumme erforderte.

Die Eisengiesserei in Reichenberg brachte einen Ueberschuss von 25 284 fl. (2 929 fl. weniger gegen 1882); nach den Rechnungsabschlüssen schloss ult. des Betriebsjahres das Anlagecapital mit 15 750 000 fl. Actien, 2 832 686 fl. Lotterieanlehen und 15 712 800 fl. in Obligationen, der Pensionsfonds mit 292 338 fl. ab.

St.

Vergleichung der Betriebsresultate Nordamerikanischer Bahnen mit denen der Preussischen Staatsbahnen.

Der Jahresbericht über die Preussischen Staatseisenbahnen pro 1882/83 giebt der „Railr. Gaz." Anlass zu einem Vergleich zwischen deren Ergebnissen und denen der Amerikanischen Bahnen, der auch für unsere Leser in mancher Beziehung Interesse gewähren dürfte, weshalb wir einen Auszug davon nachfolgend unter unveränderter Belassung der Miles, Dollars und Cents wiedergeben.

Auf der 9 001 E. Miles Preussischen Bahn — dem grössesten je unter einer Verwaltung gestandenen Netz — wurden 2 197 317 000 Reisende eine Meile weit befördert, gerade fünfmal so viel als auf der Newyork Centralbahn im letzten Jahr. Wenn man Amerikanische Bahnen mit ausnahmsweise starkem Personenverkehr und von ungefähr gleicher Gesammtlänge, nämlich die Eastern, die Boston u. Maine, die Boston u. Albany, die Newyork, Newhaven u. Hartford, die Old Colony, die Newyork Central, die Erie, die Pensylvania (alle östlich von Pittsburgh und Erie), die Central of Newjersey, die Philadelphia, Wilmington u. Baltimore, die Fort Wayne, die Lake Shore und die Michigan Centralbahn zum Vergleich gegenüberstellt, so ergiebt sich, dass auf den gesammten 9 140 Miles derselben 2 501 000 000 Passagiere eine Mile weit befördert wurden. Die Dichtigkeit des Personenverkehrs auf den Preussischen Staatsbahnen stellt sich dar in 334½ täglich in jeder Richtung über das ganze Netz beförderten Reisenden; auf jenen ausgewählten Amerikanischen Bahnen beläuft sich diese Zahl auf 386. Das Pensylvanische Netz (östlich Pittsburgh und Erie) hat ziemlich dieselbe Dichtigkeit des Personenverkehrs wie das Preussische Netz (341 gegen 334½), die Eriebahn etwa $^1/_{10}$ weniger, die Newyork, Newhaven u. Hartford 3¾ mal mehr, die Forth Wayne ¼ mehr, die Lake Shore 30 pCt. und die Michigan Centralbahn 40 pCt. weniger. Der Personenverkehr der Preussischen Staatsbahnen ist dagegen ein erheblich grösserer, als auf den gesammten Amerikanischen Bahnen, bei denen nach dem Census von 1880 nur 98 Personen täglich nach beiden Richtungen über die damals im Betrieb befindlichen 86 781 Miles fuhren. Das Preussische Staatsbahnnetz hat daher eine 3½ mal so grosse Dichtigkeit des Personenverkehrs, wie die Amerikanischen Bahnen im Jahre 1880, seit welchem dort dieser Verkehr allerdings bedeutend gestiegen ist, wenn auch nicht in gleichem Verhältniss, wie die Meilenzahl der Bahnen. Die Dichtigkeit des Personenverkehrs auf den gegenwärtig in Nordamerika im Betrieb befindlichen etwa 120 000 Miles ist dagegen bedeutend niedriger, als auf jenen 86 701 Miles des Jahres 1880. Wäre sie die gleiche wie damals, so müsste der Personenverkehr um 40 pCt. zugenommen haben und ein jeder Einwohner müsste ein Viertel mal mehr reisen als 1880, in welchem Jahr das Geschäft blühend und der Personenverkehr ein guter war.

Das Ergebniss der einzelnen Wagenclassen auf den Preussischen Staatsbahnen war folgendes:

	Procente des ganzen Verkehrs	Procente der gesammten Personen-geld-Einnahme	Durchschnittsertrag pro Mile
I. Cl.	2,62	6,43	3,298 Cts.
II. „	18,13	29,86	2,210 „
III. „	41,30	41,44	1,370 „
IV. „	32,14	19,78	0,822 „
Militär	5,81	2,49	0,580 „
im Ganzen	100,00	100,00	1,345 Cts.

Nach dem letzten Census belief sich die durchschnittliche Einnahme auf den Amerikanischen Bahnen auf 2,33 Cts., also 5 pCt. mehr als der Durchschnittssatz der II. Wagenclasse in Preussen. Dort ist die II. Classe sehr comfortable, zweifellos ebenso gut als die I. Classe auf vielen Amerikanischen Bahnen, jedoch minder gut als auf Amerikanischen Bahnen mit sehr starkem Verkehr. Durchschnittlich steht wohl der Amerikanische Personendienst beträchtlich höher als der der Preussischen II. Classe; er würde noch weit höher über ihm stehen, gäbe es nicht die Einwandererzüge, welche zwar über der Preussischen III. Classe, aber tief unter der dortigen II. Classe rangiren.

Der Preussische I. Classe-Preis ist viel höher als der Durchschnittspreis auf Bahnen in irgend einem Theile von Nordamerika, der sich in der Dichtigkeit der Bevölkerung mit Preussischem Gebiet messen könnte.

Der Preussische Durchschnitts-Einnahmesatz aller Classen, welcher ziemlich eben so hoch ist als der der dortigen III. Classe, steht um 42¼ pCt. unter der Durchschnittseinnahme aller Classen in Amerika. Dem ersteren Satze kommen von den einzelnen Amerikanischen Bahnen am nächsten: 1,80 Cts. auf der Newyork, Newhaven und Hartford pro 1881 und einigen anderen Bahnen; 1,71 Cts. auf der Fitchburg Bahn pro 1882. Einzelne dieser sehr niedrigen Einnahmesätze rühren von dem sehr erheblichen Vorstadtverkehr und ähnlichen Verhältnissen her.

Je mehr in Amerika die Fabrikindustrie an Ausdehnung gewinnt, desto mehr wird das Bedürfniss für irgend eine Transportweise zu sehr niedrigen Preisen hervortreten und in manchen Theilen des Landes werden die Bahnen wider ihren Willen zur Einrichtung einer regulären II. Wagenclasse in gewissen Zügen genöthigt werden. Für jetzt und so lange die noch sehr hohen Lohnsätze nicht sehr erheblich sinken, scheint aber die Nothwendigkeit zu einer solchen Aenderung nicht vorhanden zu sein. Es würde wahrscheinlich billiger für die Bahnen sein, die II. Classe-Passagiere in Wagen der I. Classe zu befördern, um so die Complicirtheit des Betriebes und die Nothwendigkeit des Transports von Wagen mit einem verhältnissmässig grossen Theil leerer Sitze zu vermeiden; jenes Aushülfemittel wäre aber nicht verwendbar, sobald der Verkehr der II. Classe grösseren Umfang annimmt und durch viele Züge zu passenden Zeiten besorgt werden muss; ausserdem würde dann der I. Classe-Verkehr verdorben werden.

Wenn auch das Experiment der Einführung einer II. Classe aus diesen und anderen Gründen von zweifelhaftem Erfolge sein dürfte, so ist doch zu vermuthen, dass in nicht zu ferner Zeit

.rgend ein muthiger Director einer Bahn in einer dicht bevölkerten Gegend eine II. Classe zu niedrigen Sätzen einführen und damit einen ähnlichen radicalen Umschwung hervorrufen wird, wie er s. Z. in England durch die Einsetzung von Wagen III. Classe in die Expresszüge mancher Strecken entstanden ist.

Der Güterverkehr belief sich im Jahre 1882/83 auf den Preussischen Staatsbahnen auf 5 437 678 000 Tonnenmiles, gleichbedeutend mit täglich in jeder Richtung über das ganze Netz transportirten 828 t; hiermit mögen in Vergleich gestellt werden einerseits die im letzten Jahre auf der Newyork Central Bahn täglich in jeder Richtung beförderten 3 015 t und andererseits 510 t auf dem ganzen Nordamerikanischen Netze nach dem Census von 1880. Verschiedene Bahnen des letzteren, z. B. die Chicago & Alton die Chicago, Rock Island & Pacific etc., hatten nur einen um etwas geringeren Durchschnitts-Güterverkehr als der der Preussischen Bahnen; bei anderen war derselbe höher, wie bei der Lake Shore Bahn um 13 pCt., der Michigan Central um 15 pCt., der Newyork, Pensylvania & Ohio um 100 pCt., der Fort Wayne Bahn um 250 pCt.

Der Durchschnittsertrag für Gütertransport auf den Preussischen Staatsbahnen von 1,388 Cts. pro Tonnenmile steht gegenüber einem Durchschnitt von 1,29 Cts. auf sämmtlichen Amerikanischen Bahnen nach dem mehrerwähnten Census; 0,91 Cts. der Newyork Central Bahn, 0,881 Cts. der Pensylvania Bahnstrecken östlich von Pittsburgh und Erie und 1,128 Cts. der Chicago & Alton Bahn im letzten Jahre.

Niederländische Correspondenz.

Niederländisch-Westfälische Eisenbahngesellschaft.

Dem Geschäftsbericht dieser Gesellschaft pro 1883 ist Folgendes zu entnehmen:

Das Baucapital ist im Jahre 1883 um 54 250 fl. vermehrt und belief sich am Ende des Jahres auf 6 071 039 fl.

Die Betriebsergebnisse sind wie folgt:

a) auf der 43,556 km langen Strecke Zutfen-Winterswyk: Personenverkehr 114 392 (Einnahmen 57 420 fl.), Gepäck 207 150 Kilogramm (1 726 fl.), Expressgüter 552 057 kg (5 297 fl.), Frachtgüter 552 618 030 kg (223 238 fl.), Eilgüter 625 090 kg (2 027 fl.), Pferde und Vieh 6 130 Stück und Equipagen 38 Stück (5 676 fl.), Extraordinarien 5 102 fl., Summa 310 386 fl., pro Kilometer 7 126,13 fl.

b) auf den 75 km langen Strecken Winterswyk-Bismarck und Winterswyk-Bocholt: aus dem Personen- und Gepäckverkehr 111 794 *M*, Güter- und Viehverkehr 562 257 *M*, Extraordinarien 7 037 *M*, Summa 681 088 *M*, pro Kilometer 9 081 *M*.

Der Gewinnsaldo beziffert sich auf 124 748,835 fl. und wurde wie folgt vertheilt:

An die Actionäre: 5 pCt. des Actiencapitals ad 2 100 000 fl. = 105 000 fl., wovon an die Actionäre eine Summe von 110 250 fl., d. i. 5¼ pCt. Dividende zur Vertheilung gebracht, ausserdem 10 pCt. für den Reservefonds 656 fl., 10 pCt. Tantième für die Commissäre 656 fl., Patentsteuer für die gezahlte Dividende 2 823 fl., Summa 114 385 fl.

Der Ueberrest zum Belaufe von 10 363 fl. wurde als Reserve auf neue Rechnung gestellt.

Haarlem-Zandvoort Localbahn-Gesellschaft.

Von dem Gesellschaftscapital in Höhe von 600 000 fl. war am Ende des Jahres 1883 für den Bau der Bahn eine Summe von 594 979 fl. verwendet.

Die Betriebsresultate waren in 1883 nicht sehr befriedigend, da 17 462 Personen weniger befördert wurden als im Vorjahre. Auch wurde aus dem Güterverkehr weniger vereinnahmt als in 1882. Befördert wurden 235 975 Personen und 5 437 820 kg Güter. Die Einnahmen betrugen: aus dem Personenverkehr 60 069 fl., aus dem Güterverkehr 7 976 fl., überhaupt 75 344 fl. Verausgabt wurden 62 767 fl. Der Gewinnsaldo betrug 12 577 fl. oder 2 pCt. des Actiencapitals. Nach Abzug einer Rücklage von 5 000 fl. in den Erneuerungsfonds konnte an Actionäre eine Dividende von 1¼ pCt. oder 12⅓ fl. pro Actie von 1 000 fl. gewährt werden.

Nord-Süd-Holländische Dampftramway-Gesellschaft (Haarlem-Leiden).

Auch die Betriebsergebnisse dieser Gesellschaft waren nach Ausweis des Jahresberichtes pro 1883 nicht sehr günstige. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen 61 109 fl. gegen 73 395 fl. in 1882. Aus dem Güterverkehr wurden 4 060 fl. vereinnahmt gegen 2 273 fl. im Vorjahre. Die Betriebsausgaben dagegen waren 24 691 fl. niedriger als in den vorigen Jahren. Im Ganzen wurden 65 582 fl. eingenommen. Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem Verlust von 7 694 fl.

Haarlemer Tramwaygesellschaft.

Die fortwährende Entwicklung dieser Gesellschaft ist aus den folgenden Ziffern ersichtlich. Der Gewinnsaldo pro 1883/84 beziffert sich auf 11 346 fl. und wird wie folgt vertheilt: Abschreibungen: Trambahn 5 pCt. = 332 fl., Fahrmaterial 5 pCt. = 881 fl., Pferderechnung 35 pCt. = 3 622 fl., im Ganzen 7 346 fl., Actionäre 4 pCt. Dividende = 4 000 fl., überhaupt 11 346 fl.

Im Ganzen wurden 505 952 d. i. 11 234 Personen mehr befördert als im Vorjahre. Während der sechs Betriebsjahre wurde auf den verschiedenen Rechnungen eine Summe von 43 302 fl. abgeschrieben.

Staatsbahn Groningen-Delfzyl.

Diese Bahn, deren Inbetriebnahme am 1. Juni in Aussicht gestellt wurde, konnte erst am 27. Mai Seitens der Reichs-Aufsichtsbehörde geprüft werden. Die Regierung hat an die Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen die Ermächtigung ertheilt, die Bahn am 15. d. Mts. dem Betriebe zu übergeben.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Die Gesellschaft hat mit Anfang des Sommerfahrplans auf ihren Linien Amsterdam-Rotterdam und Amsterdam-Amersfoort in einzelnen Zügen Pullmanwagen eingelegt. Für die Benutzung dieser Wagen wird eine geringe Erhöhung des für die I. Wagenclasse festgesetzten Tarifsatzes in Rechnung gebracht.

Tramwaygesellschaft Herzogenbusch-Helmond.

Seitens des Gemeinderathes von Herzogenbusch ist an die Gesellschaft die erbetene Bewilligung ertheilt zur Einstellung des Personenverkehrs auf der Pferdebahn nach dem Bahnhof.

Bataviasche Ostbahn-Gesellschaft.

Nachdem bereits bei Erlass vom 9. Januar 1882 von der Niederländisch-Indischen Regierung an den Herrn H. J. Meertens und die Firma Tiedeman und van Kerchem die Concession verliehen wurde für den Bau einer Eisenbahn von Batavia nach Bekassie, wurde die Concession durch Erlass vom 11. October 1883 an die Niederländische Handelsgesellschaft übertragen. Diese Gesellschaft hat neuerdings eine Anleihe in Höhe von 1 700 000 fl. aufgenommen, wovon in Batavia für eine Summe von 500 000 fl. subscribirt wurde.

Die Eisenbahngesellschaft wird sich unter obiger Firma constituiren und den Bau der Bahn bald in Angriff nehmen.

Die Bahn soll 26 km lang und in drei Strecken eingetheilt sein:

Batavia-Passar Senin	5 km
Passar Senin-Meester Cornelis	6 „
Meester Cornelis-Bekassie	15 „

Die Anlagekosten werden, mit Einbegriff der Beschaffungskosten des Fahrmaterials, auf 1 650 000 fl. veranschlagt.

Das Capital wird demnach auf 1 700 000 fl. festgestellt und in Actien von 1 000 fl. zerlegt, welche, auf Verlangen der Subscribenten, bei der ersten Emission in Actien von 500 fl. zertheilt werden.

Aus Italien.

(„Monitore delle strade ferrate“ No. 21 u. 22 vom 21. u. 28. Mai.)

Localbahn Mariano-Cantù.

Die „Gazzetta Ufficiale“ vom 13. Mai veröffentlicht das Concessionsdecret für die genannte Linie, deren Bau und Betrieb der Gemeinde Cantù auf eigene Rechnung und Gefahr gestattet wird. Der Bau dieser Localbahn, welcher nach den Normen für die 3. Kategorie von Secundärbahnen zu erfolgen hat, soll binnen 6 Jahren vollendet resp. die Betriebseröffnung für Personen und Güter in dieser Frist erfolgt sein. Ausser den beiden genannten Endstationen ist noch eine Zwischenstation Vighizzolo in Aussicht genommen.

Nach 30 Jahren kann regierungsseitig Rücknahme resp. Ablösung der Concession erfolgen.

Abzweigung Parma-Brescia-Iseo.

Am 2. Juni wird von der Theilstrecke Parma-Pofluss (Sacca) das 15 km lange Stück bis zur Station Colorno dem Betrieb übergeben.

Directeste Verbindung Rom-Neapel.

In der Kammersitzung vom 16. Mai erklärte der Minister der öffentlichen Arbeiten während der Discussion, dass die Bauarbeiten für gedachte Linie (eine fest bestimmte Trace vorausgesetzt) unabhängig von den schwebenden Eisenbahnconventionen in Angriff genommen werden könnten; wenn die Bauausführung nicht auf bedeutende Schwierigkeiten stosse, namentlich wenn eine gewisse Linie sich vermeiden liesse, welche einen Tunnel von ca. 8 km Länge nöthig machte, würde eine Betriebseröffnung im Jahre 1886 in Aussicht zu nehmen sein.

Ravenna-Rimini.

Auf der Theilstrecke Ravenna-Cervia hat die Probe der Eisenbahnbrücken ein günstiges Resultat ergeben und kann demnächst die Betriebseröffnung stattfinden.

Sardinien.

Auf der ganzen Insel machen sich rege Agitationen bemerkbar, um die Regierung zur baldmöglichsten Vorlage eines Gesetzes über Ausbau eines Sardinischen Ergänzungsbahn-Netzes zu veranlassen.

Ausstellung in Turin.

Die Ausstellung von Eisenbahnmaterial verschiedener Art ist eine sehr ausgedehnte, und namentlich hat sich die Verwaltung der Oberitalienischen Bahnen mit zahlreichen Gegenständen betheiligt, welche aus deren eigenen Werkstätten stammen. Es werden speciell hervorgehoben: a) eine Locomotive mit sechs gekuppelten Rädern, welche grosse Zugkraft mit grosser Schnelligkeit vereint; dieselbe soll einen Lastzug bei Steigungen von 16 pCt. mit 45 km, in der Ebene bis zu 60 km Schnelligkeit in der Stunde befördern können, und besitzt gleichzeitig bei möglichst practischer Einrichtung ein elegantes Aeussere; b) eine Schnellzug-Locomotive mit 4 Treibrädern von 1,90 m Durchmesser, bei welcher die Cylinder auf der Innenseite der Räder angebracht und die beiden Treibachsen gekröpft sind; c) drei Personenwagen erster und zweiter Classe, welche eine practische Vermittelung zwischen dem Coupé- und dem Amerikanischen Wagensystem zur Anschauung bringen. Ein Wagen erster und ein Wagen zweiter Classe bezwecken dies durch eine Art Corridor, welche (wie bei den meisten Schlafwagen) neben den Coupés herläuft, ein anderer Wagen erster Classe durch einen offenen Balcon, welcher sich längst des ganzen Fahrzeuges hinzieht, die Passagiere jedoch gegen Unfälle aus Unvorsichtigkeit genügend sichert. Die Verbindung zwischen je zwei Wagen wird durch eine Brücke mit Geländer hergestellt. Die Ausführung der Wagen (in den Werkstätten von Verona resp. Bologna bewerkstelligt) ist sauber und geschmackvoll.

Montesilvano-Penne und Camposapiero-Montebelluna.

Beide Projecte (letzteres via Castelfranco) sind dem Staatsrath zur Genehmigung und Concessionsertheilung an die Provinzen Teramo und Padua vorgelegt worden; nach dem Gesetze über die Ergänzungsbahnen (29. Juli 1879) würde ein regierungsseitiger Zuschuss von 1 000 L. pro Kilometer auf 35 Jahre zu zahlen sein. Erstgenannte Strecke ist ca. 27 km lang und auf 1 396 000 Lire veranschlagt, die andere 28,2 km lange Strecke auf 1 450 000 L.

Porto Civitanova-Piediripa (Macerata).

Diese neue Linie gelangt im Monate August cr. zur Eröffnung.

Berathung bezüglich der Eisenbahnconventionen.

Die Parlamentscommission zur Prüfung der Conventionen nahm in ihrer Sitzung vom 2. d. Mts. mit 12 gegen 1 Stimme (3 enthielten sich der Abstimmung) folgenden Antrag an: Die Commission nimmt in der Hauptsache den Entwurf an, sich die Discussion über die einzelnen Artikel und Beilagen vorbehaltend, und schliesst die Generaldiscussion.

Siracusa-Licata.

Die 12,91 km lange Strecke Falconara-Butera, veranschlagt auf 1 435 000 L. Baukosten (111 160 L. durchschnittlich pro Kilometer) incl. Oberbau, soll nunmehr in Submission vergeben werden. Bedeutende Schwierigkeiten verursacht der Bau nicht.

Italienische Südbahn.

Am 29. Mai fand eine Generalversammlung der Actionäre statt, welche durch Vertreter der Mehrzahl der Actien besucht war. Nach Mittheilung der Betriebsergebnisse wurden folgende Beschlüsse gefasst:

1. Die Versammlung genehmigt den Geschäftsbericht, den Voranschlag pro 1884, die Rechnungen pro 1883 und setzt die Dividende auf 7½ L. fest.

2. Der mit der Regierung abgeschlossene Contract vom 23. April cr. bezüglich Betriebsübernahme des Adrianetzes wird genehmigt nebst event. Uebernahme von Neubauten; gleichzeitig wird für die Contractdauer auf den Betrieb der eigenen Linien und auf den Betrieb der dem Staat gehörigen Calabro-Sicilianischen Linien definitiv verzichtet. Diese Genehmigung ist an die Bedingung des gleichzeitigen Inkrafttretens des anderen Contractes von gleichem Datum geknüpft, welcher die Betriebsübernahme des Mittelmeernetzes durch eine Privatgesellschaft ausspricht.

Für den Fall, dass die Regierung Aenderungen des Contractes und seiner Beilagen verlangt, wird der Verwaltungsrath zur Annahme derselben ermächtigt, dafern sie die finanziellen und öconomischen Bedingungen nicht abändern.

3. Behufs Ermöglichung der zu übernehmenden Pflichten wird der Verwaltungsrath ermächtigt, das Gesellschaftscapital durch Emission neuer Actien bis zu einem Betrage von 30 Millionen zu erhöhen. Letzteres kann nach Bedarf auf einmal oder in mehreren Abschnitten geschehen; die neuen Actien sind vorerst den Inhabern der in Umlauf befindlichen Actien anzubieten.

Ferner wird der Verwaltungsrath ermächtigt, nach Massgabe des Gesellschaftsstatuts die Emission von Obligationen bis auf den doppelten Betrag des Gesellschaftscapitals durchzuführen.

Bulgarien.

Varna. Baron Hirsch hat an die Gesellschaft der Varna-Bahn ein Schreiben gerichtet, in welchem er erklärt, dass ungeachtet des abgeschlossenen Vertrages mit der Bulgarischen Regierung der letzteren die Varna-Linie nicht vor dem Bau und der Betriebseröffnung der Belgrad mit Constantinopel verbindenden Bulgarischen Linie überliefert werden könne.

Portugal.

Concessionen. Die Kammer der Deputirten hat die Gesetzentwürfe bezüglich der Concessionsbewilligung für die Linien Baïra-Baixa, Fox Tua-Mirandella und der Abzweigung von Uizeu angenommen. Ein im Einverständniss mit der Regierung in den Entwurf aufgenommenes Amendement fügt den Bedingungen für die sich zum Betrieb der beiden letzteren Linien bildenden anonymen Gesellschaften hinzu, dass die Mehrzahl ihrer betreffenden Direction resp. des Verwaltungsrathes aus Portugiesischen Staatsangehörigen zu bestehen habe, welche ihren Wohnsitz in Portugal haben.

In Betreff der Linie Baïra-Baixa, deren Concessionsbewerberin die „Compagnie Royale des Chemins de fer Portugais" ist, wie wir bereits mittheilten, bewilligt ein ähnliches Amendement die wirkliche Concession für den Fall, dass diese Gesellschaft binnen einer Frist von drei Monaten nach Verkündigung des Gesetzes sich zu einer Statut-Aenderung entschliesst, welche in gleicher Weise dahin zielt, die Mehrheit ihres Verwaltungsrathes aus Portugiesischen Staatsbürgern zusammenzusetzen; falls genannte Gesellschaft diesem Ansinnen nicht nachkommt, so gewährt das Gesetz der Regierung das Recht, die Concession für die neue Linie übertragen und eventuell, mangels eines anderweitigen Unternehmers, direct zum Bau derselben zu schreiten.

Ausdehnung der Eisenbahnen in Indien.

(„Engineering" vom 18. April 1884.)

Auf Antrag des Herrn Stagg, eines der Parlamentsmitglieder für Manchester, hat das Parlament eine besonders scharfe Commission zur Prüfung der Fragen bestellt, ob es nothwendig sei, mit dem Bau der Bahnen in Indien noch schneller und in weiterem Umfange vorzugehen und auf welche Weise das am besten mit möglichstem Anschluss an den Bericht der sogen. Hungersnoth-Commission und unter Berücksichtigung der Finanzlage Indiens geschehen könne.

Das sind schwer wiegende Fragen, sie liegen aber in durchaus competenten Händen, da die Comitémitglieder zum Theil langjährig in Indien gelebt oder wenigstens den Verhältnissen dort nahe gestanden haben und der Lösung jener Fragen sämmtlich das grösste Interesse entgegenbringen.

Das Comité hat seither einige der hervorragendsten sachverständigen Persönlichkeiten vernommen, in erster Linie: Sir John Strachey, ein Mitglied des Indischen Rathes und langjähriger Indischer hervorragender Beamter. Dieser befürwortete das reine Privatbahnsystem, welches billiger und für das Publikum angenehmer wirthschafte. Obgleich nun nicht in Abrede gestellt werden könne, dass in Folge der bereits fertigen Bahnen immense Quantitäten Korn aus Indien nach England transportirt sind, lag in derselben Transporterleichterung die Möglichkeit der ausgedehnten Beförderung der Cerealien im Inlande und darin die Hebung der Landwirthschaft. Der Experte ist der Ansicht, dass, je schneller die Bahnen in Indien ausgebaut werden, es, wenn der Bau nur nicht überhastet wird, um so besser sei, nur müsse man keine hohen Dividenden von den Bahnen erwarten. Unzweifelhaft hat die stattgehabte Entwicklung des Eisenbahnnetzes auf den Handel und die Prosperität Indiens ganz wesentlichen Einfluss geübt und wird der diesfallsige Gewinn auf 30 bis 40 Millionen Pfund Sterling geschätzt. Die verschiedenen Spurweiten der Indischen Bahnen sind als ein grosser Missstand, namentlich in militärischer Beziehung anzusehen, der Umbau zu einem System erscheint aber nicht absolut erforderlich.

Der nächste von der Parlaments-Commission befragte Sachverständige war der wegen seiner Erfahrungen und Autorität in Indischen Angelegenheiten berühmte Sir James Caird.

Er erklärte, dass er das Englische Mitglied der im Jahre 1878 bestellten „Hungersnoth-Commission" gewesen sei und sein Votum derzeit dahin abgegeben habe, dass zur Verhütung von Hungersnöthen der Ausbau des Indischen Bahnnetzes um fernere 10 000 Miles erforderlich sei. Diese Bahnbauten sollten im Laufe von 25 Jahren hergestellt und darnach jährlich 400 Miles Bahnen für 2½ Millionen Pfund Sterling ausgeführt werden.

Zu jener Zeit erholte sich Indien eben von einer der grössten Hungersnöthe des Jahrhunderts, das Land war ferner in einen schweren Krieg verwickelt und die finanzielle Lage sehr gedrückt.

Alle diese Missstände haben sich mittlerweile zum Guten geändert, dabei ist das Geld viel billiger geworden, der Zinsfuss erheblich reducirt und der Preis der Oberbaumaterialien sehr herabgegangen.

Aus diesen Gründen glaubte Sir Caird, dass den früher wegen Ungunst der Verhältnisse zurückgesetzten Projecten jetzt näher getreten werden könne, ja dass selbst weiter zu gehen sei, wie das Comité dem Indischen Gouvernement vorgeschlagen hatte. Er stimmt durchaus der Ansicht der Commission zu, dass die Erweiterung des Eisenbahnnetzes am geeignetsten dazu sei, um dem vierten Theile der Indischen Bevölkerung (¾ derselben sind Ackerbauer) Arbeit und damit Lebensunterhalt zu verschaffen. Die vorhandenen Bahnen haben 13 500 £ pro Mile gekostet, für die Neubauten wird nur die Hälfte erforderlich sein.

Dem Plane des Indischen Gouvernements, die besseren der noch zu bauenden Bahnen an Privatgesellschaften zu überlassen und nur für die unrentablen Linien die Baugelder durch garantirte Anleihen zu decken, glaubt der Experte schon als Mitglied der Hungersnoth-Commission und im allgemeinen Interesse Indiens nicht zustimmen zu können.

Auf die Frage nach der Geldbeschaffung für die neuen Bahnen erklärte Sir James Caird, dass das Garantiesystem, obgleich theuer, doch das vorzuziehende sei, da die Indischen Finanzkräfte nicht zu unrentablen Speculationen herangezogen werden dürften. Die Zahlung des Geldes durch das Indische Gouvernement empfiehlt sich vor Allem, da dadurch die Regierung auf den Betrieb der Bahnen ihren Einfluss behält.

Das Gouvernement von Indien proponirt, 29 000 000 £ auf unrentable Linien zu bewilligen und 24 000 000 £ durch Capitalisten derart aufzuwenden, dass in 5 Jahren jährlich 10 500 000 £ verbaut werden.

Der Experte hält es nicht für nöthig, so schnell vorzugehen und die Fertigstellung von 5 000 Miles in den nächsten 4 Jahren (jedes Jahr 1 250 Miles zu 6 000 000 £ Baukosten) für durchaus entsprechend und genügend.

Bezüglich der Madras, Punjab und Delhi - Linie erscheint der Ausbau ausserordentlich wichtig; Breitspurbahnen, die Anfangs 13 500 £ kosteten, sind jetzt zu 4 000 £ pro Mile hergestellt.

Der endlich vom Comité befragte Director der grossen Indian Peninsular Railway, Mr. Chapmann, erklärte, dass das Eisenbahnnetz in Indien nicht so entwickelt sei, wie es eigentlich sein sollte. Risico sei seitens der Regierung wenig zu tragen und aus diesem Grunde der Staatsbau zu empfehlen, obgleich die grossen Vortheile des Privatbetriebes nicht zu unterschätzen seien.

Amerikanische Correspondenz.

Bostoner Hochbahn.

Mitte April fand eine Versammlung der Concessionäre der in Boston zu erbauenden Hochbahn behufs vorläufiger Organisirung der Gesellschaft statt. Nach der Concession soll letztere als eine Strassenbahngesellschaft angesehen werden und den für solche Gesellschaften bestehenden allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen unterworfen sein. Beschlossen wurde, das Actiencapital auf 200 000 D. pro Mile festzusetzen und die Subscription dazu baldigst zu eröffnen.

Canadische Eisenbahnsubsidien.

Das Unterhaus des Canadischen Parlaments hat eine Resolution angenommen, wonach einer grossen Anzahl von in Canada zu bauenden resp. zu vervollständigenden Bahnen Staatsunterstützungen gewährt werden sollen, theils fixirt pro Mile, theils in einer Summe, theils in Zuschüssen für eine Reihe von Jahren, im Gesammtbetrage von 7½ Millionen Dollars.

Bundesgesetzgebung.

Dem grossen, bisher den Amerikanischen Eisenbahnverhältnissen anhaftenden Mangel gemeinsamer bundesgesetzlicher Bestimmungen scheint nun endlich abgeholfen werden zu sollen.

Am 24. April cr. beschloss das Senatcomité für Eisenbahnangelegenheiten mit Einstimmigkeit, die von dem Senator Cullom vorgeschlagene Bill zur Annahme zu empfehlen, wonach unter der Bezeichnung: „Inter-State-Commerce-Commission“ eine Commission aus 5 Mitgliedern eingesetzt werden soll, welche vom Präsidenten unter Zustimmung des Senats zu wählen sind. Höchstens drei dieser Mitglieder sollen einer und derselben politischen Partei angehören.

Der Commission soll die Oberaufsicht zustehen in allen Angelegenheiten, betreffend die Regulirung des Verkehrs zwischen den verschiedenen Staaten und Territorien und den Betrieb aller in diesem Verkehr thätigen Transportgesellschaften. Wenn eine dieser Gesellschaften bei dem gedachten Verkehr mehr als billige (reasonable) Transportpreise verlangt oder erhebt, so soll sie als der Erpressung schuldig erachtet werden; wenn sie direct oder indirect, durch irgend welchen Rabatt etc. von Jemand eine grössere Entschädigung für geleisteten Transport erhebt, als von einer anderen Person für die gleichen Dienste, oder wenn sie vernachlässigt oder verweigert, gleiche Erleichterungen Jedermann zu gewähren, so soll sie der ungerechten Bevorzugung schuldig sein.

Beschwerden sind von der Commission zu untersuchen. Wenn die Gesellschaften die von ihr verlangte Abhülfe eintreten zu lassen sich weigern, so hat sie die Thatsachen dem betreffenden Districts-Staatsanwalt der Vereinigten Staaten anzuzeigen, dessen Pflicht es ist, auf Antrag des Klägers Massregeln zur Abwendung ferneren Schadens zu treffen. Als Strafe für die Zuwiderhandlung gegen die Gesetzesbestimmungen sollen in maximo 1 000 D. für jeden einzelnen Fall festgesetzt werden. Dieselbe Strafe trifft eine Gesellschaft, welche die von der Commission verlangten Jahresberichte, Auskunftsertheilung, Vorlegung von Documenten verweigert oder vernachlässigt.

Jeder Commissar erhält ein jährliches Gehalt von 7 500 D. (31 100 *M.*), der Secretär 3 500 D. (14 500 *M.*).

Bei ihren Untersuchungen soll die Commission für das ganze Bundesgebiet berechtigt sein, Zeugen etc. eidlich zu vernehmen, die Vorlegung von Documenten und Ertheilung von Auskunft nach jeder Richtung hin zu verlangen; die Einreichung von Jahresberichten, in welchen alle, speciell im Gesetz bezeichneten statistischen Angaben enthalten sein müssen, sowie die Fristen dafür vorzuschreiben. Aus diesen Berichten hat die Commission einen Gesammt-Jahresbericht zusammenzustellen und an den Staatssecretär des Innern zur Vorlegung beim Senat einzureichen; aus demselben soll alles dasjenige hervorgehen, was zur Entscheidung von Fragen bezüglich des Inter-State-Verkehrs von Werth erscheint.

Eine Summe von 60 000 D. soll für die Zwecke der Ausführung des Gesetzes für dieses und das nächstfolgende Jahr ausgesetzt werden.

Der Panama-Canal.

(„Engineering“ vom 25. April 1884.)

Die Scheidung zwischen Nord- und Südamerika, jenes stolze Project, mit welchem Lesseps noch seinen Ruhm wegen Erbauung des Suez-Canales in Schatten zu stellen hofft, ist ein Werk, welches bis jetzt nur sehr geringe Fortschritte macht. Die Veröffentlichungen darüber in den Amerikanischen, Englischen und vor Allem in den Französischen Blättern sind unbestimmt und einander widersprechend. Eins ist ausser Zweifel, dass die Schwierigkeiten viel grösser sind, als ursprünglich angenommen oder wenigstens dem Publikum bekannt gemacht worden sind.

Da das Werk hauptsächlich mit Französischem Gelde ausgeführt wird, und Lesseps in Frankreich unbegrenzten Credit geniesst, so hat sich bis jetzt noch keine Aufregung über jene ungünstigeren Verhältnisse gezeigt; die Zeit ist aber nicht ferne, wo man neue Anleihen ausschreiben und sich, selbst wenn Alles günstig verläuft, darein finden muss, dass der Vollendungstermin weit hinausgeschoben wird. Damit soll keineswegs gesagt sein, dass das Panama-Unternehmen ein verfehltes sei, die ganz ausserordentliche Vermehrung an Capitalbedarf und der Verlust an Menschenleben sollen nur betont werden.

Eine genaue Nachweisung über den zeitigen Stand der Bauarbeiten am Panama-Canale kann nicht gegeben werden, das Nachstehende sind auf einer kürzlich ausgeführten Bereisung der Strecke gesammelte Skizzen:

Die Canallinie ist in 12 Sectionen getheilt, auf denen seither eigentlich nur vorbereitende Arbeiten, Gebäude, Baracken, Casinos und Villen für die Arbeiter und Ingenieure ausgeführt sind.

Anschlagsmässig sind zu lösen und zu transportiren:

vermittelst Baggern	26 913 000	cbm
„ Sprengung von Fels	37 632 000	„
„ sonstiger Erdarbeiten	41 295 000	„

Bis zum 1. März cr. waren gefördert:

an Baggermasse	452 000	cbm
an Felsen	752 500	„
und an Erdarbeiten	2 967 000	„

d. h. $^1/_{15}$ bis $^1/_{16}$ der veranschlagten Arbeiten sind ausgeführt.

Von den für das ganze Werk veranschlagten 600 Millionen Francs sind 300 Millionen für vorbereitende Massregeln und für Betriebsmaterialien und 100 Millionen für den Ankauf und den Ausbau einer Bahn bereits ausgegeben, es bleiben darnach nur 200 Millionen Francs für die Vollendung des Canales, die für das Jahr 1888 geplant war.

Enorme Ergänzungsarbeiten haben sich über die veranschlagten hinaus schon nothwendig gemacht. So wird voraussichtlich die Ableitung des Chagres-Flusses und die Herstellung eines Dammes für denselben 10 Millionen Cubikmeter Baggerung im Hafen von Colon bedingen, und ferner ein System von Schleusen in Panama erforderlich werden.

Während der trockenen Jahreszeit im letzten Jahre waren 12 000 Leute bei den Ausschachtungsarbeiten beschäftigt, welche Zahl man auf 25 000 in diesem Jahre zu bringen hofft.

Während der Regenzeit ist die Arbeit an vielen Stellen eingestellt und beträgt darnach die Durchschnittszahl der Arbeiter nur 6 000 bis 8 000 Mann.

Kann auch die Ausschachtung des leichteren Einschnittsbodens durch Vermehrung der Anzahl der Arbeiter zur Noth forcirt werden, so ist dieses bei den Felsaussprengungen, die den grössten Theil der Arbeit ausmachen, nicht der Fall und kann jetzt schon mit Sicherheit angenommen werden, dass bei vollständigster Besetzung der ganzen Strecke die Vollendungsfrist des ganzen Canales auch nicht annähernd inne gehalten werden wird.

Die Panama-Canal-Compagnie erhielt von San Francisco einen Monstre-Bagger, dessen Leistungsfähigkeit 12 000 cbm täglich sein sollte, um die binnen 2 Jahren fertig zu stellenden Ausbaggerungsarbeiten in Colon zu bewirken. Dieser Bagger hat sich als verfehlt erwiesen, die Baggereimer waren zu lang und schwach und fielen deshalb aus den Scheeren, während die Findlinge, Wurzeln, Zweige und andere längere Objecte stets den Abflusscanal verstopften. Dieser Bagger, dessen Maximalleistung nur 50 pCt. der vom Lieferanten garantirten, also 6 000 cbm pro Tag war, verbrannte und ist ein zweiter verbesserter Bagger jetzt dafür eingestellt. Der Ausleger, welcher die gebaggerte Masse seitwärts fördert, ist ein Canal von 150 Fuss Länge und 3 Fuss im Durchmesser. In dem zu beschränkten Durchmesser dieser Ableitungsrohre sind die häufigen Verstopfungen, namentlich wenn fester blauer Thon gefördert wird, begründet. Den grössten Theil der jetzt bewirkten Baggerarbeiten — 452 000 cbm — leistete die grosse Baggermaschine von Lobnitz u. Co. zu Renfrew, welche mit einigen leichteren Französischen Baggern täglich 2 400 bis 3 200 cbm Boden förderte. Die gebaggerte Masse fällt in einen Dampfleichter und wird in Quantitäten von je 200 cbm 2 Meilen vor dem Hafeneingange in das Meer gestürzt.

Hätte man Menschenkräfte genug, so würde man viele Baggerarbeiten zu billigeren Preisen vor Hand ausführen.

In Panama ist thatsächlich so gut wie gar nichts gethan, für dort sind aber 4 sehr kräftige und praktische Bagger vorgesehen, die die Baggermasse in offenen Gräben 220 Fuss seitwärts ablagern.

Nach den vorstehenden, allerdings sehr skizzenhaften Angaben kann man nach den seitherigen Bauergebnissen über die Ausführung und Vollendung des Panama-Canals an der Möglichkeit der Realisirung des Projects kaum zweifeln, die Herstellungszeit wird aber eine viel längere sein, wie ursprünglich angenommen wurde und das Baucapital den Anschlag ausserordentlich überschreiten.

Haftpflicht.

v. O. **Der für einen Unfall beim Eisenbahn-, Fabriks- etc. Betriebe schadenersatzpflichtige Betriebsunternehmer hat auch für die mittelbaren Folgen des Unfalles aufzukommen.** Hat beispielsweise ein verletzter Handarbeiter in Folge der Verletzung seines rechten Armes aufhören müssen, sich wie früher dieses rechten Armes zur Arbeit zu bedienen und ist in Folge dieser Entwöhnung die Gebrauchsfähigkeit des inzwischen vollständig geheilten Armes vermindert worden, so hat der betreffende Unternehmer auch für den dadurch dem Arbeiter erwachsenen Schaden zu haften. — Der in der Drechslerwerkstatt des Bahnhofes zu Saarbrücken beschäftigte W. gerieth im Mai des Jahres 1879 unter einen Treibriemen und wurde am rechten Arm beschädigt. Nachdem er aus der ärztlichen Behandlung entlassen war, wurde er von der Bahnverwaltung als Botengänger angestellt. Im April des Jahres 1881 klagte W. wider das Eisenbahnbetriebsamt Saarbrücken bei dem dortigen Landgerichte auf Zahlung der Differenz zwischen seinem jetzigen Monatslohne als Botengänger und seinem ehemaligen Lohne als Drechsler im Betrage von 15 M. monatlich, indem er geltend machte, dass sein rechter Arm in Folge der Verletzung in seiner Gebrauchsfähigkeit dauernd vermindert worden wäre. Das Landgericht Saarbrücken wies die Klage ab, nachdem sich aus dem ärztlichen Gutachten ergeben hatte, dass die festgestellte Minderung der Gebrauchsfähigkeit des rechten Armes um etwa 10 pCt. ebensowohl durch die mehrjährige, durch die Verletzung nicht bedingte Entwöhnung des Armes von der Arbeit, als durch die Verletzung selbst entstanden sein könne. Die von W. eingelegte Berufung wurde verworfen; auf die von W. aber eingelegte Revision hob das Reichsgericht das Berufungsurtheil auf und wies die Sache zur anderweitigen Behandlung und Entscheidung in die Berufungsinstanz aus folgenden Gründen zurück: „Da nach der Ansicht der Sachverständigen die geringere Leistungsfähigkeit des rechten Armes sich auch auf die mehrjährige Entwöhnung desselben seitens des Klägers zurückführen lässt, so hält das Berufungsgericht den dem Kläger obliegenden Beweis für nicht erbracht, dass die jetzige Beschaffenheit des Armes Folge der erlittenen Verletzung gewesen sei. Dieser Ausführung kann nicht ohne Weiteres beigetreten werden, da es für die Haftpflicht unerheblich erscheint, ob die Minderung der Gebrauchsfähigkeit eine unmittelbare oder mittelbare Folge des Unfalles darstelle. Letzteres aber würde anzunehmen sein, wenn Kläger in Folge der Verletzung aufgehört hätte, sich wie früher des Armes zur Arbeit zu bedienen, und wenn diese Entwöhnung ohne Verschulden des Klägers zur Minderung der Gebrauchsfähigkeit geführt hätte. In dieser Richtung hat Kläger in der Berufungsinstanz die Klagebegründung durch das Beweiserbieten ergänzt, dass ein Unfall wie der vorliegende erfahrungsmässig schmerzhafte Nachwirkungen zurücklasse, durch welche der Gebrauch eines verletzt gewesenen Gliedes beeinträchtigt und der Verletzte naturgemäss bestimmt werde, dieses Glied zu schonen. Mit Rücksicht auf den Umstand, dass Kläger erst nach zwei Jahren mit seiner Behauptung hervorgetreten sei, glaubt das Berufungsgericht nicht annehmen zu sollen, dass demselben nach erfolgter Heilung solche schmerzhafte Nachwirkungen zurückgeblieben seien, in Folge deren er den Arm habe schonen müssen, es lehnt daher das Beweiserbieten ab, weil von demselben ein Ergebniss nicht zu erwarten sei. Durch diesen Entscheidungsgrund giebt der Richter nur zu erkennen, dass er die Führung des erbotenen Beweises für unwahrscheinlich halte, während er zur Ablehnung des an sich erheblichen Beweises nur dann berechtigt war, wenn er das Gegentheil der behaupteten Thatsache für bereits unwiderleglich festgestellt erachtete." (Erk. des II. Civilsen. des Reichsgerichts vom 18. März 1884; Hand.- und Gewerbe-Ztg. No. 22.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Fahrplan-Bekanntmachungen.

Auf der 20,5 km langen Bahnstrecke untergeordneter Bedeutung Breslau-Koberwitz tritt am 16. d. Mts. folgender Fahrplan für den Personen-, Güter- und Vieh-Verkehr in Kraft.

Breslau-Koberwitz.

445.	447.	449.	Entfernung in Kilom.	Stationen und Haltestellen.	446.	448.	450.
Gemischte Züge. II.—IV. Classe.					Gemischte Züge. II.—IV. Classe.		
Vm.	Vm.	Nm.			Vm.	Nm.	Nm.
6.35	11.50	8.2	—	Abf. Breslau . . Ank.	8.47	2.35	10.20
7.0	12.17	8.29	10,3	Klettendorf .	8.23	2.11	9.56
7.8	12.27	8.38	12,6	Bettlern . .	8.13	2.1	9.46
7.18	12.39	8.50	16,1	Domslau . .	8.0	1.48	9.34
7.30	12.51	9.2	20,5	Ank. Koberwitz . Abf.	7.45	1.33	9.19
Vm.	Nm.	Nm.			Vm.	Nm.	Nm.

Breslau, den 9. Juni 1884. (1398)

Königliche Eisenbahn-Direction.

II. Güterverkehr.

Am 16. Juni tritt zum **Local-Gütertarif der Oberschlesischen Eisenbahn** vom 1. October 1881 der **Nachtrag VII** in Kraft.

Derselbe enthält:

1. bereits publicirte und durchgeführte Aenderungen der durch Nachtrag V eingeführten anderweiten Nomenclatur des Ausnahmetarifs für Getreide,
2. Erweiterungen des Tarifs für Nebengebühren,
3. anderweite Bestimmungen für den Verkehr auf der Posener Verbindungsbahn,
4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestellen Biskupitz und Lossen,
5. Entfernungen und Tarifsätze für die Haltestellen Bettlern, Domslau, Klettendorf, Mocker i/Oberschl. und Pallowitz und der Stationen Koberwitz und Sohrau i/Oberschl., Eilgut- und Stückgutsätze für Lossen,
6. bereits publicirte Erweiterungen des Ausnahmetarifs für Eisenerze und Kiesabbrände.

Die in den Nachtrag eingestellten Entfernungen und Frachtsätze für Mocker in Oberschl., Pallowitz und Sohrau in Oberschl. treten erst mit dem noch bekannt zu machenden Tage der Betriebseröffnung dieser Stationsorte in Kraft.

Exemplare des Nachtrags sind bei den Stationscassen zu haben.

Breslau, den 11. Juni 1884. (1399)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Die im **Badisch - Bayerischen Gütertarif** vom 1. October 1878 für Holztransporte ab Schwabhausen nach Badischen Stationen vorgesehenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 1 finden mit einem Zuschlage von 0.02 *M.* pro 100 kg vom 15. Juni l. J. ab für Holztransporte ab Türkenfeld Anwendung.
Karlsruhe, den 9. Juni 1884. (1400)
Generaldirection.

Zu den Güter-Tarifen für die Staatsbahn-Directions-Bezirke **Elberfeld, Köln (rechts- und linksrheinisch)** einerseits und **Hannover** andererseits treten am 15. Juni cr. bezügliche Nachträge in Kraft, welche neue Frachtsätze und Ergänzungen enthalten.
Die Nachträge liegen bei den betheiligten Güterexpeditionen zur Einsicht und zum Kauf aus.
Hannover, den 5. Juni 1884. (1401)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. d. M. ab werden der Frachtberechnung für Güter, Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere zwischen einigen Stationen des diesseitigen Directionsbezirks sowie im **Verkehre mit Gera** der Weimar-Geraer Bahn ermässigte Entfernungen zu Grunde gelegt.
Näheres ist in den Güterexpeditionen zu erfahren.
Erfurt, den 6. Juni 1884. (1402)
Königliche Eisenbahn-Direction,
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Juli d. J. treten im **Rheinisch-Westösterreichisch - Ungarischen Eisenbahn-Verbande** folgende Tarifänderungen in Kraft:
a) ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 (Roheisen etc.) für die Station Aussig der Aussig-Teplitzer Eisenbahn;
b) ermässigte Frachtsätze der Ausnahmetarife 3 und 4 (Eisen etc. bezw. Roheisen etc.) für die Station Wejhybka der Buschtêhrader Eisenbahn;
c) Ausdehnung des Schwefelkies-Ausnahmetarifs auf die Stationen Aichberg-Steyrermühl und Linz des K. K. Staatseisenbahnbetriebes;
d) desgleichen des Kokes-Ausnahmetarifs auf die Stationen Wels des K. K. Staatseisenbahnbetriebes und Baden, Graz, Kindberg, Mürzzuschlag, Payerbach, Ternitz und Wr. Neustadt der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft.
Die betreffenden Tarifnachträge sind bei den Güterexpeditionen der Verbandstationen sowie in unserem hiesigen Geschäftslokale zu haben.
Köln, den 7. Juni 1884. (1403)
Namens der betheiligten Verwaltungen;
Königliche Eisenbahn - Direction (rechtsrheinische).

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Güter-Verkehr. Die Station Blumenthal des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) ist mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisen- und Stahlwaaren im Verkehr über die Belgischen Seehafen- und Canalstationen aufgenommen worden.
Näheres ist bei der Güter-Expedition Blumenthal, sowie im Tarifbüreau der Unterzeichneten zu erfahren.
Köln, den 8. Juni 1884 (1404)
Königliche Eisenbahn - Direction (linksrheinische).

Nordostsee-Hannover-Thüringischer Verband. Die im Hannover-Bayerischen Verbande am 1. Mai cr. eingeführten ermässigten Frachtsätze für den Verkehr zwischen Lichtenfels und Lübeck finden auch im rubr. Verkehr Anwendung.
Näheres ist bei den Verbands-Expeditionen zu erfahren.
Erfurt, den 5. Juni 1884. (1405)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mit dem 1. Juli 1884 treten zum Theil II Heft 1 u. 2 für den **Galizisch-Norddeutschen bezw. Galizisch - Niederländischen Eisenbahn-Verband** vom 1. October 1883 die Nachträge II in Geltung. Dieselben enthalten ausser bereits publicirten Tarifmassnahmen Abänderungen der Nomenklatur des Ausnahme-Tarifs 4 für Eisen, Bestimmungen über die Anwendung der Transitsätze für Brody und Podwoloczyska, anderweite theils erhöhte, theils ermässigte Frachtsätze für Cöthen, Halle, Leipzig und Ratibor, ermässigte Frachtsätze des Ausnahme-Tarifs 4 b (Eisenwaaren) für einzelne Deutsche Stationen, neue directe Ausnahme-Sätze für Erze von Krzeszowice nach Ludwigsglück und für Cement von Oppeln nach Podgorze, sowie Berichtigungen etc. Soweit Erhöhungen eintreten, gelten dieselben erst vom 1. August d. J.
Druckexemplare sind von den Verbandstationen zu beziehen.
Breslau, den 6. Juni 1884. (1406)
Namens der Verband-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn - Direction.

Hessische Ludwigsbahn. An Stelle des seit 1. April 1881 zwischen unseren Stationen Bingen, Gernsheim, Gustavsburg, Mainz einerseits und Bayerischen Stationen andererseits giltigen Kohlentarifs nebst Nachtrag, tritt mit Wirkung vom 15. Juni a. cr. ein neuer Tarif in Kraft. Soweit der neue Tarif gegenüber dem bisherigen Frachterhöhungen enthält, bleiben die letzteren Taxen noch bis zum 1. August in Kraft.
Nähere Auskunft ertheilen die betr. Stationen, sowie unser Tarif - Büreau, von welchem auch Exemplare zum Preise von 10 *₰* pro Stück zu beziehen sind.
Mainz, den 9. Juni 1884. (1407)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Special-Direction.

Am 15. d. M. treten für den **Transport von Braunkohlen** und Briquets von Hermannia nach Stationen der Strecke Neusalz a. O.-Gross-Gandern neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 10 in Kraft, über welche unsere Güter - Expeditionen Auskunft ertheilen.
Breslau, den 10. Juni 1884. (1408)
Königliche Direction
der Breslau-Freiburger Eisenbahn.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni cr. sind im **Schlesisch-Süddeutschen Verbande** directe Frachtsätze für Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose) von Kelheim nach Hirschberg mit 1,96 *M.* und von Kelheim nach Schildau mit 1,98 *M.* pro 100 kg in Kraft getreten.
Breslau, den 7. Juni 1884, (1409)
Königliche Eisenbahn - Direction,
im Namen der Deutschen Verbandsverwaltungen.

Rheinisch - Köln - Minden - Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 27. Juli d. J. wird der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 9 für die Relation Aachen (Rh.) loco-Chênée von 4,30 Frcs. auf 5,30 Frcs. pro 1 000 kg erhöht.
Köln, den 10. Juni 1884. (1410)
Königliche Eisenbahn-Direction
(linksrheinische).

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs vom 1. Juli 1882 für die **Beförderung von Steinkohlen etc.** in Sendungen von mindestens 50 000 kg im Verkehre von Stationen der Eisenbahn - Directionsbezirke Köln (rechtsrheinisch), Köln (linksrheinisch) und Elberfeld nach Bremen, Hamburg, Harburg und Hittfeld loco finden vom 10. d. M. ab unter denselben Bedingungen auch im Verkehr nach Bremerhafen, Geestemünde, Vegesack (Grohn), Brake, Elsfleth und Nordenhamm loco Anwendung.
Köln, 8. Juni 1884. (1411)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction
(rechtsrheinische).

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Zum diesseitigen Localgütertarif ist der vom 15. Juni 1884 ab giltige Nachtrag 12 herausgegeben, welcher Aenderungen und Ergänzungen der Abschnitte II A, B, C, D und F enthält. Der qu. Nachtrag kann von unseren Güterexpeditionen unentgeltlich bezogen werden.
Berlin, den 11. Juni 1884. (1412)
Die Direction.

Rohzucker nach Dresden-Elbkai. Mit 25. Juni 1884 treten für Rohzuckersendungen von Komotau, Kaaden-Brunnersdorf und Saaz nach Dresden-Elbkai ermässigte Sätze in Kraft, welche bei den betheiligten Stationen zu erfragen sind.
Dresden, den 7. Juni 1884. (1413)
Königliche General - Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Freiherr von Biedermann.

Am 25. d. M. treten im **Hannover-Magdeburg - Oesterreichischen Verbande** für Transporte von Roheisen bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief zwischen Peine und Harzburg einerseits und verschiedenen Oesterreichischen Stationen andererseits abgeänderte bez. neue Frachtsätze in Kraft, welche bei den Verbandsverwaltungen zu erfahren sind.
Dresden, den 9. Juni 1884. (1414)
Königliche General - Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 15. Juni d. J. treten im **Rheinisch-Westfälisch - Niederländischen Verbande** neue Ausnahme-Tarife (A u. B) für den Kohlen-Verkehr in Sendungen von 10 000 bezw. 50 000 kg von Stationen der Eisenbahn - Directions - Bezirke Elberfeld, Köln (rechtsrheinisch) und Köln (linksrheinisch) sowie von Stationen der Aachen-Jülicher Eisenbahn nach Stationen 1. der Niederländischen Staatsbahn (südliches und nördliches Netz), 2. der Lüttich-Limburger Eisenbahn, 3. der Niederländischen Rhein-Eisenbahn, 4. der Holländischen Eisenbahn, 5. der Niederländischen Central-Eisenbahn und 6. der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn in Kraft.
Durch diese neuen, in 6 Heften enthaltenen Ausnahme-Tarife werden folgende aufgehoben:
a) Tarif für den Kohlenverkehr zwischen Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn einerseits und Stationen der Niederländischen Staats-, der Holländischen Bahn, der Niederländischen Centralbahn, der Lüttich-Limburger und Lüttich-Maestrichter Bahn andererseits via Venlo-Eindhoven resp Venlo-Maestricht vom 15. April 1877 nebst Nachträgen;
b) Tarif für den Kohlen- und Eisenerz-Verkehr in Extrazügen bezw. in Sendungen von 50 000 kg von Bergisch - Märkischen Stationen nach Stationen der Niederländischen Staats- und Holländischen Bahn vom 1. Juli 1879 nebst Nachtrag.
c) Tarif für den Kohlenverkehr in Wagenladungen von 10 000 kg zwischen Bergisch-Märkischen Stationen einerseits und Dordrecht, Middelburg, Rotterdam, Vlissingen und Utrecht der Niederländischen Staatsbahn, sowie Alkmaar, Amersfoort, Amsterdam, Apeldoorn, 's Gravenhage, Haarlem, Helder, Hilversum und Leiden, Stationen

der Holländischen Bahn andererseits vom 1. Juli 1879 nebst Nachtrag;

d) Tarif für den Kohlenverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn - Directions - Bezirks Elberfeld einerseits und Stationen der Strecke Venlo-Nymegen der südlichen Linie der Niederländischen Staatsbahn andererseits vom 15. November 1883;

e) Tarif für den Kohlenverkehr zwischen Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn nach Stationen der nördlichen Linien der Niederländischen Staats - Eisenbahn vom 1. April 1881;

f) Tarif für den Kohlen- und Eisenerz-Verkehr zwischen Stationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Holländischen Bahn andererseits vom 1. August 1880 nebst Nachträgen;

g) Tarif für den Kohlen- und Eisenerzverkehr zwischen Stationen der Köln-Mindener und Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn einerseits und Stationen der Niederländischen Staats-, der Holländischen Bahn, der Lüttich-Limburger und Lüttich-Mastrichter Bahn andererseits via Wesel-Goch - Boxtel und via Wesel - Venlo vom 15. April 1877;

h) Tarif für den Kohlen- und Eisenerzverkehr in Sendungen von 50 000 kg zwischen Stationen der Köln-Mindener und der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn einerseits und den Stationen Dordrecht, Middelburg, Rotterdam, Utrecht und Vlissingen der Niederländischen Staatsbahn andererseits vom 10. Januar 1880 nebst Nachträgen;

i) Tarif für den Kohlenverkehr in Wagenladungen von 10 000 kg zwischen Köln-Mindener und Dortmund-Gronau-Enscheder Stationen einerseits und den Stationen Dordrecht, Middelburg, Rotterdam, Utrecht, Vlissingen der Niederländischen Staatsbahn andererseits vom 10. Januar 1880 nebst Nachtrag I;

k) Tarif für den Köln-Minden-Niederländischen Kohlenverkehr via Wesel-Boxtel resp. Venlo nach den Stationen Boxmeer, Cuyck, Grubbenvorst-Lottum, Mierlo-Tienray, Venray und Vierlingsbeek der Niederländischen Staatseisenbahn vom 15. November 1883;

l) Tarif für den Kohlenverkehr von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) nach Stationen der nördlichen Linien der Niederländischen Staatsbahn vom 1. April 1881;

m) Tarif für den Verkehr mit Elst, Oosterbeck und Nymegen vom 1. October 1877;

n) Tarif für den Kohlenverkehr zwischen Stationen der Köln-Mindener, Rheinischen, Hannoverschen Staats- und der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn einerseits und Stationen der Niederländischen Rhein- und Centralbahn andererseits vom 1. Juni 1880;

o) Tarif für den Kohlenverkehr von Stationen der Köln-Mindener, Rheinischen, Hannoverschen Staats- und Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn nach Stationen der Nordbrabant-Deutschen Bahn vom 10. November 1880 nebst Nachtrag;

p) Tarif für den Kohlenverkehr zwischen Stationen der Rheinischen Bahn einerseits und Stationen der Niederländischen Staats-, der Lüttich-Limburger und Lüttich-Mastrichter Bahn andererseits vom 15. April 1877;

q) Tarif für den Kohlenverkehr zwischen Stationen der Rheinischen Bahn einerseits und Dordrecht, Middelburg, Rotterdam, Utrecht und Vlissingen, Stationen der Niederländischen Staatsbahn, sowie Alkmaar, Amersfoort, Amsterdam, s' Gravenhage, Haarlem, Helder, Hilversum und Leiden, Stationen der Holländischen Eisenbahn und Amersfoort, Station der Niederländischen Centralbahn andererseits vom 15. Juli 1879;

r) Tarif für den Kohlen- und Eisenerzverkehr in Extrazügen von den an die Rheinische Bahn angeschlossenen Zechen etc. nach Stationen der Niederländischen Staats- und der Holländischen Eisenbahn vom 15. Juli 1879;

s) für den Kohlen- und Eisenerzverkehr in Sendungen von 50 000 kg zwischen Stationen der Rheinischen Bahn einerseits und Dordrecht, Middelburg, Rotterdam, Utrecht und Vlissingen, Stationen der Niederländischen Staatsbahn, sowie Amsterdam, s' Gravenhage und Leiden, Stationen der Holländischen Eisenbahn andererseits vom 15. Juli 1879;

t) Tarif für den Kohlenverkehr in Wagenladungen von 10 000 kg zwischen Stationen der Rheinischen Bahn einerseits und Dordrecht, Middelburg, Rotterdam, Utrecht, Vlissingen, Stationen der Niederländischen Staatsbahn, sowie Amsterdam, 's Gravenhage und Leiden, Stationen der Holländischen Eisenbahn andererseits vom 15. Juli 1879;

u) Tarif für den Kohlenverkehr von Stationen des Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) nach den Stationen der Niederländischen Staatseisenbahn Boxmeer, Cuyck, Grubbenvorst-Lottum, Mierlo-Tienray, Mook, Venray und Vierlingsbeek vom 15. November 1883.

Durch vorstehend bekannt gemachte Aufhebung der Tarife werden die in denselben enthaltenen Frachtsätze für Stationen der Dortmund - Gronau - Enscheder Bahn nicht berührt. Sofern die in den genannten Tarifen enthaltenen Sätze niedriger sind, als die zur Einführung gelangenden, bleiben dieselben noch bis zum 1. August d. J. in Gültigkeit. Auch bleiben bis auf Weiteres die Sätze für die Stationen Liège (Longdoz) und Visé der Lüttich-Mastrichter Bahn in Kraft.

Elberfeld, den 9. Juni 1884. (1415)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Saarkohlen - Verkehr nach der Westschweiz. Der im Nachtrag III zum Saarkohlen - Ausnahmetarif No. 14 enthaltene Schnittfrachtsatz für Lenzburg beträgt nicht 4,20, sondern nur 4,00 Frcs.

Köln, den 11. Juni 1884. (1416)
Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische).

Am 1. Juli d. Js. kommen auf der Zweigbahnstrecke Opalenitza-Grätz der ehemaligen Märkisch-Posener Bahn an Stelle der gegenwärtig für dieselben geltenden besonderen Tarifsätze im Personen-, Leichen-, Fahrzeug-, Vieh- und Güterverkehr die Normal-Transportgebühren der Preussischen Staatsbahnverwaltung zwischen Grätz und den übrigen Stationen des diesseitigen Bezirks zur Einführung. Hierdurch tritt durchweg eine zum Theil erhebliche Ermässigung der Transportpreise für den Verkehr der Station Grätz ein und nur im Verkehr der letzteren mit Opalenitza erfahren die Tarifsätze der Classen A 1 und B des Güterverkehrs eine unbedeutende Erhöhung, welche erst am 1. August d. Js. in Kraft tritt.

Ferner wird für den Localverkehr des diesseitigen Directionsbezirks vom 1. Juli d. Js. ab eine Gebühr für Entladung von Getreide in loser Schüttung festgesetzt; ausserdem kommen an demselben Tage Frachtsätze für Eil- und Frachtstückgut zwischen Niederschönweide (Johannisthal) und Liebau trans. sowie Seidenberg trans. zur Einführung.

Nähere Auskunft über diese Tarifänderungen wird von den Stationen unseres Directionsbezirks sowie dem Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, ertheilt.

Berlin, den 10. Juni 1884. (1417)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Zu dem vom 1. Mai cr. gültigen Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Hannover** sowie der Grossherzoglich **Oldenburgischen Staatseisenbahn** einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Erfurt** und der **Thüringischen Privatbahnen** andererseits, tritt mit Gültigkeit vom 15. Juni cr. der Nachtrag 1 in Kraft. Derselbe enthält:

a) Ergänzung der Nomenclatur des Ausnahmetarifs für Holz, Europäisches, des Specialtarifs II;
b) Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Cassel trans. und Niederkaufungen des Eisenbahn Directionsbezirks Hannover;
c) anderweite Frachtsätze für die Stationen Anröchte, Belecke, Erwitte und Warstein der Warstein - Lippstadter Eisenbahn;
d) neue Tarifsätze für Stammholz, Europäisches, für Lichtenfels und Meiningen;
e) Ergänzungen und Berichtigungen.

Der Nachtrag qu. ist durch die Güterexpeditionen zu beziehen.

Hannover, den 31. Mai 1884. (1418)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Die Station Ilsenburg a/Harz des Eisenbahn - Directionsbezirks Magdeburg wird vom 15. Juni d. J. ab in den Gütertarif für den Staatsbahnverkehr **Elberfeld-Magdeburg** einbezogen.

Weitere Auskunft ertheilen die Verbands-Güterexpeditionen.

Elberfeld, den 10. Juni 1884. (1419)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Rohzuckerverkehr nach Dresden-Elbkai betreffend. Vom 25. Juni 1884 ab gelangt für Rohzuckertransporte von Krupa (Buschtěhrader Bahn) nach Dresden-Elbkai bei Bezahlung der Fracht für 10 000 kg pro Wagen ein ermässigter Frachtsatz zur Anwendung. Derselbe ist bei den betheiligten Stationen zu erfragen und gilt nur via Reitzenhain.

Dresden, am 10. Juni 1884. (1420)
Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Freiherr von Biedermann.

Mit dem 1. August d. J. treten die directen Billets IV. Classe für den Verkehr zwischen Baddeckenstedt, Derneburg, Düngen und Hildesheim einerseits und Schladen andererseits ausser Kraft.

Hannover, den 18. Juni 1884. (1421)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Weichsel-Eisenbahnverband. Der Artikel „Oelsamen“ (Senf-, Kanarien-, Hanf-, Sesam-, Lein-, Mohn-, Sonnenblumensamen, Raps, Rübsen, Spörgel und Baumwollensamen sowie Dotter), welcher durch unsere Bekanntmachung vom 28. März cr. mit dem 13/1. Mai cr. aus den Special-Exporttarifen für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der Südwestbahnen nach Danzig (Nachtrag III zu Heft II gültig vom 9. April/28. März 1883) und nach Neufahrwasser (Nachtrag IV zu Heft II gültig vom 1. August/20. Juli 1883) ausgeschieden wurde, wird bis auf Weiteres wieder nach den bestehenden Getreide-Frachtsätzen befördert.

Danzig, den 11. Juni 1884. (1422 J)
Die Direction
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der Verbandverwaltungen.

Vom 15. Juni 1884 ab tritt im Verkehr von der Station Eydtkuhnen nach den Stationen Allenstein, Altfelde, Bergenthal, Bergfriede, Biessellen, Bischdorf, Bromberg, Braunsberg, Danzig, Dirschau, Dt. Eylau, Elbing, Grunau, Güldenboden, Gurnen, Hohenstein, Kowahlen, Lyck, Marienburg, Mühlhausen, Oletzko, Osterode, Praust, Raudnitz, Rothfliess, Schlobitten, Simonsdorf, Schneidemühl, Thorn, Tiedmannsdorf, Wartenburg ein Ausnahmetarif für den **Transport von Petroleum** in Quantitäten von 10 000 kg pro Wagen oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Wagen in Kraft. Die Höhe der Frachtsätze ist bei unseren Stationen zu erfahren.

Bromberg, den 7. Juni 1884. (1423 J)
Königliche Eisenbahndirection.

K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Mit 20. Juni l. J. tritt der neue Tarif für den Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischen Verkehr in der Ausgabe von Heft 1 und 2 in Kraft.

Im Hefte 1 und 2 ist die diesseitige Station Reichenberg betheiligt, während die Stationen Friedland in Böhmen und Raspenau-Liebwerda nur im Hefte No. 1 mit Frachtsätzen participiren.

Exemplare dieser beiden Hefte erliegen in der Station Reichenberg, sowie bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit.

Wien, am 5. Juni 1884. (1424)
Die Direction.

Für **Langholztransporte** werden von den nachbenannten Stationen nach Tetschen folgende ermässigte Frachtsätze im Reclamationswege unter der Bedingung gewährt, dass die Transporte für Dresden Elbequai bestimmt sind und ein Weitertransport nicht stattfindet u. zw.:

Von Okrischko 0,87 ℳ pro 100 kg bis Ende Juni 1884,
„ Polna 0,78 ℳ pro 100 kg bis Ende 1884,
„ Adlerkosteletz 0,71 ℳ pro 100 kg bis Ende December 1884, ferner
„ Iglau 0,78 ℳ pro 100 kg bei Auflieferung von 100 Waggons vom 1. Juli bis Ende December 1884,
„ Okrischko 0,87 ℳ pro 100 kg bei Auflieferung von 100 Waggons vom 1. Juli bis Ende December 1884,
„ Polna 0,78 ℳ pro 100 kg bei Auflieferung von 100 Waggons vom 1. Juli bis Ende December 1884.

Wien, am 8. Juni 1884. (1425)
Die Betriebsdirection.

III. Eisenbahn-Effectenverkehr.

Werra - Eisenbahn. Die Einlösung der am 1. Juli cr fälligen Coupons unserer 4½ pCt. und 4 pCt. Prioritätsobligationen — Coupon 1 — erfolgt ausser von unserer Hauptcasse hier und von den Billetexpeditionen unserer Bahn, von der Mitteldeutschen Creditbank hier, von Herrn Mendelssohn & Co. in Berlin, von der Filiale der Mitteldeutschen Creditbank in Frankfurt a/M., von Herrn B. M. Strupp in Meiningen und Gotha, von der Coburg-Gothaischen Creditgesellschaft in Coburg, von Herren Becker & Co. in Leipzig, von der Leipziger Discontogesellschaft daselbst, von der Filiale der Bank für Handel und Industrie in Frankfurt a/M.

Die auf die Stammactien pro 1883 entfallende Dividende ist auf 5 pCt. oder 15 ℳ pro Actie festgestellt worden und wird gegen Rückgabe des Dividendenscheines No. 25 ausser bei den vorgenannten Stellen auch bei Herrn Jacob Landau in Berlin vom 1. Juli cr. an ausgezahlt.

Gleichzeitig bemerken wir

a) dass von unserer 4½ pCt. Prioritätsanleihe:
   1. rückzahlbar und zinslos seit 1. Januar 1883
      Abth. C. No. 1045,
   2. rückzahlbar und zinslos seit 1. Januar 1884
      Abth. B. No. 960
   zur Einlösung noch nicht präsentirt worden;
b) dass zu den Nummern 10396, 19077, 23747 und 28783 unserer Stammactien die Dividendenscheinbogen noch nicht abgehoben, endlich
c) dass die Stammactien 21541 und 21543 gerichtlich mortificirt und Duplicate ausgegeben sind.

Meiningen, den 7. Juni 1884. (1426)
Die Direction
der Werra-Eisenbahngesellschaft.
Büchner.

Bilanz der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft pro 1883.

Activa.

No.		ℳ	₰
1.	Haupt- und Zweigbahn Eisenach-Coburg-Sonneberg	27 708 068	93
2.	Bahnstrecke Coburg bis Bayerische Grenze	1 923 755	10
3.	Materialienbestände	278 733	07
4.	Baarbestände bei Banken, Hauptcasse und Expeditionen	1 570 379	12
5.	Bestände an Effecten und Immobilien der unter den Passivis sub No. 7, 8, 10 und 11 bezeichneten Fonds	1 290 851	68
6.	Diverse Debitoren	64 623	37
	Summa	32 836 411	27

Passiva.

No.		ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰
1.	Stammactien, 50 069 Stück à 300 ℳ	.	.	15 020 700	—		
2.	Prioritätsanleihe:						
	a) Capitalrest	9 270 300	—				
	b) bereits getilgt	479 700	—	9 750 000	—		
3.	Reservefonds, für bestrittene Neubauten u. Anschaffungen	.	.	2 937 368	93	27 708 068	93
4.	a) Schuld an Bayern wegen der Strecke Coburg-Grenze	.	.	1 136 254	92		
	b) bereits getilgt	.	.	771 959	37		
	c) an gemachten Bau-Einnahmen	.	.	15 540	81	1 923 755	10
5.	Baare Cautionen	.	.	.	.	868	36
6.	Unerhobene Dividenden, Zinsen, Obligationen	.	.	.	.	28 362	—
7.	Reservefonds, Effecten und baar	.	.	.	.	378 422	14
8.	Versicherungsfonds, Effecten und baar	.	.	.	.	209 876	45
9.	Wirthschaftsfonds, Baarbestand	.	.	.	.	350 000	—
10.	Beamten - Pensionsfonds, Effecten, Immobilien u. baar	.	.	.	.	698 773	04
11.	Arbeiter - Krankencasse, Effecten und baar	.	.	.	.	25 468	37
12.	Sonstige Creditoren	.	.	.	.	639 682	37
13.	Reingewinn und Staatssteuer pro 1883	.	.	.	.	815 214	47
14.	Steuerfreier Ueberschuss aus dem Jahre 1882	.	.	.	.	21 038	80
15.	Ueberschuss der Wernshausen - Schmalkaldener Bahn, an den Magistrat in Schmalkalden zu zahlen	.	.	.	.	36 881	24
	Summa	.	.	.	.	32 836 411	27

Meiningen, den 5. Mai 1884. (1427)
Die Direction der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Der am 30. Juni 1884 fällige Zinsencoupon unserer 4½procentigen Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1880 wird u. z. jener
der Stücke à 1 500 *M.* mit 33 *M.* 75 ₰ und
„ „ à 300 „ „ 6 „ 75 „
bei nachstehenden Zahlstellen eingelöst:
in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Co.,
„ Prag bei dem Herrn Moritz Zdekauer,
„ Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
„ Berlin bei der Direction der Disconto-Gesellschaft und bei dem Herrn S. Bleichröder,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptcassa der Gesellschaft.

Teplitz, am 8. Juni 1884. (1428)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Braunschweigische Eisenbahn. Die II. Serie Zinscoupons zu unseren 4½procentigen Prioritäts-Obligationen über die Zinsen für die Zeit vom 2. Januar 1885 bis 1. Juli 1894 nebst den Talons zur Abhebung der III. Serie Zinscoupons werden von jetzt an bei unserer Hauptcasse gegen Abgabe der alten Talons, welchen ein dieselben in der Nummernfolge nachweisendes, vom Präsentanten mit Angabe des Standes und Wohnortes zu vollziehendes Verzeichniss beigefügt sein muss, ausgereicht werden.

Formulare zu den einzureichenden Verzeichnissen sind von unserer Hauptcasse unentgeltlich zu beziehen.

Braunschweig, den 7. Juni 1884. (1429)
Direction der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Die ordentliche Generalversammlung vom 29. Mai 1884 hat beschlossen, dass der am 1. Juli 1884 fällige
Actien-Coupon mit Oe. W. fl. 4.—
einzulösen ist.

Die Zahlung wird bei unserer Hauptcassa in Wien (II., Nordwestbahnhof) geleistet.

Die fälligen Actiencoupons sind mit Consignationen, welche nebst den arithmetisch geordneten Nummern die Unterschrift und den Wohnort des Einreichers zu enthalten haben, bei unserer Liquidatur, II., Nordwestbahnhof, vom 1. Juli 1884 ab einzureichen, woselbst Consignationsblanquette unentgeltlich verabfolgt werden. Ferner wird bekannt gemacht, dass die noch circulirenden Interimsscheine auf Obligationen der Emissionen 1875 und 1879 über Wunsch der Besitzer bei unserer Hauptcassa baar eingelöst werden.

Wien, im Juni 1884. (1430)
Vom Verwaltungsrathe.

IV. General-Versammlungen.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Die ordentliche Generalversammlung vom 28. Mai 1884 hat beschlossen, dass die am 1. Juli 1884 fälligen Coupons
der Stammactien mit 3,30 fl. Oe. W. pr. Stück
und jene
der Actien lit. B mit 10,00 fl. Oe. W. pr. Stück
einzulösen sind.

Die Zahlung wird bei unserer Hauptcassa in Wien (II., Nordwestbahnhof) geleistet.

Die fälligen Actiencoupons sind mit Consignationen, welche nebst den arithmetisch geordneten Nummern die Unterschrift und den Wohnort des Einreichers zu enthalten haben, bei unserer Liquidatur, II., Nordwestbahnhof, vom 1. Juli 1884 ab einzureichen, woselbst Consignations-Blanquette unentgeltlich verabfolgt werden.

Wien, im Juni 1884. (1431)
Vom Verwaltungsrathe.

V. Submissionen.

Eisenbahn-Directionsbezirk Elberfeld.
Es soll die Lieferung von:
1. 150 Stück bedeckten Güterwagen ohne Bremse,
2. 50 Stück desgleichen mit Bremse,
3. 150 Stück eiserne Kohlenwagen mit beweglichen Kopfbracken (sogenannte Kippwagen) ohne Bremse,
4. 50 Stück desgleichen mit Bremse,
5. 50 Stück Kalkdeckelwagen ohne Bremse,
6. 900 Stück Radsätze,
7. 1 800 Stück Tragfedern und
8. 2 250 Stück Spiralfedern für Buffer und Zugapparate

im Submissionswege vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen im hiesigen maschinentechnischen Bureau zur Einsicht aus und können auf frankirtes Ersuchen, gegen Erstattung der Druckkosten und zwar von 5 *M.* 50 ₰ für die zu den Positionen 1—5 gehörigen Exemplare, von 2 *M.* 50 ₰ für die zu Position 6 und von 2 *M.* 50 ₰ für die zu Position 7 und 8 gehörigen Exemplare von dem Kanzleivorsteher Peltz hier bezogen werden.

Die Offerten sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von Güter-, Kohlen- und Kalkwagen, Radsätzen, Tragfedern und Spiralfedern" zu dem am Montag, den 23. Juni, Vormittags 11 Uhr anberaumten Submissionstermine an das maschinentechnische Bureau einzusenden, woselbst deren Eröffnung in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Elberfeld, den 9. Juni 1884. (1432)
Königliche Eisenbahndirection.

Die Lieferung von Werksteinen (circa 21 cbm) zur Erbauung der Grube einer Locomotivschiebebühne auf Bahnhof Hamburg soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die bezl. Bedingungen werden von der unterzeichneten Bau-Inspection gegen Zahlung von 1 *M.* abgegeben.

Die Offerten sind vorschriftsmässig bezeichnet zu dem auf
Sonnabend, den 21. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr
anberaumten Termine einzureichen.

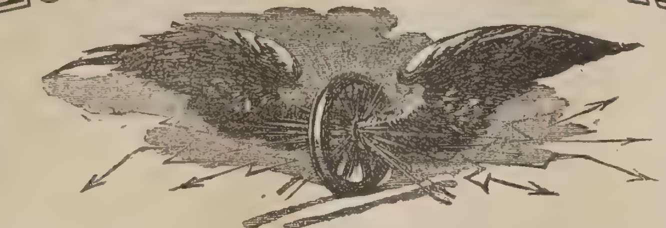
Hamburg, den 10. Juni 1884. (1433)
Die Königliche Eisenbahn-Bau-Inspection.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 47. **Zeitung des Vereins** 1884.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.



Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.
Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.
Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 18. Juni 1884.

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Etatsjahr 1882.*)

Von der geschäftsführenden Direction des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen ist soeben der XXXIII. Jahrgang der in rubro bezeichneten Statistischen Nachrichten herausgegeben worden, welcher sich den früheren Jahrgängen, was Umfang, Anordnung des Inhalts etc. betrifft, genau anschliesst. Wir bringen im Anschlusse an die über die früheren Jahrgänge des gehaltvollen Werkes gebrachten Notizen auch aus dem vorliegenden Jahrgange die wichtigsten und interessantesten Daten nachstehend zur Veröffentlichung.

I. Ausdehnung.

Die Erweiterung des Bahnnetzes ist im Jahre 1882 eine wenig bedeutende gewesen.

In den vorliegenden Jahrgang der Statistik sind zum ersten Male aufgenommen worden:

1. die Kreis Oldenburger Eisenbahn (unter Verwaltung der Altona-Kieler Eisenbahn stehend), eröffnet am 30. September 1881 (23 km Betriebslänge),
2. die Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn, eröffnet am 1. Juli 1881 (79 km Betriebslänge),
3. die Alt-Damm-Colberger Eisenbahn, eröffnet am 1. Januar 1882 (122 km Betriebslänge),
4. die Stargard-Cüstriner Eisenbahn, eröffnet am 31. August 1882 (Betriebslänge 98 km),
5. die Unter-Elbesche Eisenbahn, eröffnet am 1. April 1881 (Betriebslänge 106 km),
6. die K. K. Militärbahn Banjaluka-Doberlin, eröffnet am 1. December 1878 (Betriebslänge 101 km),
7. die Eisenbahn Wien-Aspang, eröffnet am 7. August 1881 (Betriebslänge 89 km),

während die Arad-Csanáder Eisenbahn (74,9 km), die Niederländische Südostbahn (65 km) und mehrere für Rechnung der resp. Baufonds etc. betriebene Strecken in die Statistischen Nachrichten nicht aufgenommen sind.

*) Die Statistischen Nachrichten können gegen Einsendung des Betrages von 7,50 *M.* von dem Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in Berlin (SW. Bahnhofstrasse 3) bezogen werden.

Am Schlusse des Etatsjahres 1882 hat die Betriebslänge*) betragen:

bei den	für nicht öffentlichen Verkehr km	für Personenverkehr km	für Güterverkehr km	überhaupt km	Differenz gegen das Vorjahr km
A. Deutsche Bahnen:					
a) Staatsbahnen	272	25 126	25 787	25 844	+2967
b) Privatbahnen in Staatsverwaltung	21	3 005	3 111	3 111	— 791
c) Privatbahnen in eigener Verwaltung	17	6 190	6 260	6 171	—1564
d) überhaupt	310	34 274	35 112	35 180	+ 763
B. Oesterreichisch-Ungar. Bahnen	195	18 775	19 109	19 110	+ 587
C. Anderen Vereinsbahnen	48	4 641	4 748	4 751	+ 292
zusammen	553	57 690	58 969	59 041	+1642
bezw. im Jahresdurchschnitte bei den:					
A. Deutschen Bahnen	—	34 062	34 825	34 906	+ 709
B. Oesterreich.-Ungar. Bahnen	—	18 504	18 829	18 830	+ 367
C. Andere Vereinsbahnen	—	4 526	4 634	4 637	+ 188
überhaupt	—	57 078	58 273	58 358	+1262 =2,2 %

*) Diejenige Betriebslänge der einzelnen Gruppen, welche sich aus der Addition der Längen der einzelnen Bahnen ergeben würde, ist — da eine nicht unbedeutende Gleislänge von mehreren Verwaltungen gemeinschaftlich (doppelt und mehrfach) betrieben wird — um diese doppelt, drei- resp. mehrfach betriebenen Gleisstrecken zu gross, sobald die betreffende Gruppe in Betracht kommt, weil jede der Verwaltungen die betreffenden Gleise ihrer Betriebslänge hinzurechnet. Es mussten deshalb bei den Summen der einzelnen Bahngruppen

Die Bahnlänge im eigenen Besitz bestand aus:

	Hauptbahnen		Secundärbahnen	
	1882	1881	1882	1881
	km	km	km	km
A. bei der Deutschen Gruppe	30 648	30 611	4 166	3 492
B. „ „ Oesterr.-Ungar. Gruppe . .	17 694	17 140	1 387	1 357
C. „ „ Niederländisch. etc. Gruppe	4 549	4 256	144	148
überhaupt	52 891	52 007	5 697	4 997

Von der Bahnlänge waren:

	eingleisig		zweigleisig	
	1882	1881	1882	1881
	km	km	km	km
A. bei der Deutschen Gruppe	24 375	23 961	10 381	10 095
B. „ „ Oesterr.-Ungar. Gruppe . .	17 312	16 768	1 762	1 723
C. „ „ Niederländisch. etc. Gruppe	3 704	3 521	989	883
überhaupt	45 391	44 250	13 132	12 701

Der Secundärbetrieb befindet sich demnach in steter Entwickelung, aber auch der Betrieb auf den Hauptbahnen hat sich so entwickelt, dass die zweigleisigen Bahnstrecken nicht unerheblich vermehrt werden mussten. Statistisch ist eine Vermehrung der doppelgleisigen Strecken um 431 km = 3,4 pCt. nachgewiesen.

II. Anlagecapital.

In Folge der tiefgreifenden Aenderungen, welche durch die Verstaatlichung einer Anzahl Privatbahnen hervorgerufen sind, ist es nicht mehr möglich, Vergleiche in Betreff des concessionirten und emittirten Anlagecapitals mit den Vorjahren anzustellen. Das concessionirte Anlagecapital der **Privatbahnen** hat ult. 1882 betragen:

bei den	Stamm-actien	Prioritäts-Stamm-actien	Prioritäts-Obli-gationen
	Mille Mark	Mille Mark	Mille Mark
Deutschen Bahnen . . .	663 241	240 201	895 953
Oesterr.-Ungar. Bahnen . .	1 802 843	12 344	4 267 588
anderen Vereinsbahnen . .	289 418	15 017	318 538
zusammen	2 755 502	267 562	5 482 079

Dagegen sind an verwendeten Anlagecapitalien nachgewiesen worden:

bei den	überhaupt		pro Kilometer Bahnlänge (pro 1882)
	1882	1881	
	Mille Mark	Mille Mark	Mark
A. Deutschen Bahnen			
a) Staatsbahnen . . .	7 547 801	6 585 441	294 192
b) Privatbahnen unter Staatsverwaltung . .	682 044	1 124 688	221 371
c) Privatbahnen in eigener Verwaltung . .	1 194 938	1 567 675	193 612
überhaupt	9 424 783	9 277 804	269 987
B. Oesterr.-Ungar. E. . . .	5 178 940	5 127 003	271 632
C. anderen Vereinsbahnen	1 073 088	1 012 668	242 932
zusammen	15 676 811	15 417 475	268 420

Hiernach stieg das verwendete Anlagecapital im Jahre 1882 gegen das Vorjahr um 259 Millionen Mark, und zwar bei der Gruppe der Deutschen Bahnen um 147 Millionen Mark, bei der Gruppe der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen um 51 Millionen Mark und bei der Gruppe „andere Vereinsbahnen" um 61 Millionen Mark.

Das pro Kilometer Bahnlänge verwendete Anlagecapital differirte gegen das Vorjahr bei den Deutschen Bahnen um — 2 321 ℳ oder — 0,9 pCt., bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen um — 5 518 ℳ oder — 2,0 pCt. und bei den „anderen Vereinsbahnen" um — 2 138 ℳ oder — 0,9 pCt.; es ist also eine Verminderung des relativen Anlagecapitals aller Vereinsbahnen um 3 426 A = 1,3 pCt. eingetreten. Diese Verminderung beruht darauf, dass eine Anzahl Secundärbahnen dem Betriebe übergeben worden sind, und dass bei Bahnen, welche durch Kauf erworben sind, nicht das ursprüngliche Anlagecapital derselben, sondern der gezahlte Kaufpreis als „Anlagecapital" in der Statistik aufgeführt wird.

etc. diese Doppelbetriebs-Strecken ausser Ansatz bleiben. Selbstverständlich konnten bei dieser Operation nur diejenigen Gleisstrecken berücksichtigt werden, welche in derselben Gruppe von zwei oder mehreren Verwaltungen betrieben werden, und es erklärt sich hieraus, dass die Gesammt-Betriebslänge nicht aus der Addition der Summen der Gruppen A, B und C hervorgehen kann.

III. Transportmittel und Leistungen derselben.

Am Schlusse des Etatsjahres 1882 waren vorhanden bei den

	Deutschen Bahnen	Oesterreich.-Ungar. Bahnen	Niederländ. etc. Bahnen	Vereinsbahnen überhaupt
1. Locomotiven:				
a) überhaupt . . . Anzahl	11 330	3 660	1 249	16 239
b) im Jahresdurchschnitte . . . . „	11 134	3 579	1 209	15 922
c) pro Kilometer Betriebslänge . . . „	0,32	0,19	0,26	0,27
Bestand der Locomotiven im Vorjahre	10 986	3 546	1 160	15 692
2. Personenwagen: Anzahl	20 843	7 531	2 451	30 825
Achsen derselben . . „	47 061	15 815	5 341	68 217
Achsen pro Kilometer Betriebslänge . . . „	1,37	0,84	1,15	1,18
Plätze pro Kilometer Betriebslänge . . . „	26,25	14,85	21,54	22,15
Bestand der Personenwagen im Vorjahre .	20 383	7 297	2 390	30 070
3. Lastwagen:				
bedeckte . . . . . . Anzahl	78 711	40 533	9 006	128 250
offene . . . . „	156 997	45 478	16 749	219 224
überhaupt Anzahl	235 708	86 011	25 755	347 474
Achsen der Lastwagen Anzahl	481 360	173 521	52 797	707 678
Achsen pro Kilometer Betriebslänge . . . „	13,71	9,08	11,12	12,00
Bestand der Lastwagen im Vorjahre	226 254	84 234	24 598	335 086
Tragfähigkeit der Lastwagen:				
überhaupt . . . . t	2 267 635	868 511	250 352	3 386 498
pro Kilometer Betriebslänge „	64,58	45,45	52,73	57,46

Die Leistungen der Betriebsmittel haben eine nicht unerhebliche Steigerung erfahren.

Es haben zurückgelegt auf den

	Deutschen Bahnen	Oesterreich. Bahnen	Niederländ. etc. Bahnen	Vereinsbahnen überhaupt
	1.	2.	3.	4.
A. Die Locomotiven:				
Nutzkilometer	228 301 360	79 308 319	26 603 569	334 213 248
in Leerfahrten . km	12 086 011	2 996 074	1 099 806	16 181 891
im Rangirdienst . „	95 644 140	20 119 984	7 998 423	123 762 547
zusammen km	336 031 511	102 424 377	35 701 798	474 157 686
pro Kilometer Betriebslänge	6 540	4 230	5 737	5 734
im Vorjahre	6 271	3 940	5 787	5 483
Geleistete Nutzkilometer pro Stück der mittleren Bestandzahl der Locomotive . .	20 403	22 213	22 070	20 937
desgl. im Vorjahre . .	19 678	20 761	22 688	20 143
B. Die Personenwagen: (auf eigenen und fremden Bahnen)				
Mille Achskm	1 559 338	518 152	197 072	2 274 562
durchschnittlich sind von jeder Personenwagen-Achse zurückgelegt . . . . km	33 341	33 090	38 126	33 649
im Vorjahre . „	32 753	31 034	34 360	32 482

	1.	2.	3.	4.
die specifische Achsenfrequenz hat betragen Achskm	45 967	28 022	43 854	39 997
im Vorjahre „	44 423	26 717	42 700	38 554
die bewegten Personenwagen-Plätze waren durchschnittlich besetzt . . . . . pCt.	23,66	24,00	23,23	23,70
im Vorjahre . „	23,93	24,08	23,69	23,95
C. Lastwagen: (auf eigenen und fremden Bahnen) Mille Achskm	7 416 571	3 129 883	649 212	11 195 666
durchschnittlich hat jede Lastwagen-Achse zurückgelegt . . km	15 727	18 213	12 529	16 103
im Vorjahre . „	15 166	16 821	12 012	15 343
die specifische Achsenfrequenz hat betragen Achskm	212 275	159 206	149 098	190 158
im Vorjahre „	204 308	144 006	144 655	180 181
die bewegte Tragfähigkeit der Lastwagen war durchschnittlich ausgenutzt . . pCt.	45,04	45,23	43,36	45,06
im Vorjahre . „	44,17	44,91	44,33	44,40
D. Die Gesammt-Achsenfrequenz hat betragen: überhaupt Mille Achskm	9 121 019	3 557 970	891 616	13 570 605
pro Kilometer Betriebslänge . . Achskm	261 302	188 899	192 283	232 541
im Vorjahre „	251 992	171 938	186 619	221 069

(Fortsetzung folgt.)

Die Eisenbahn-Tarifcommission und der Ausschuss der Verkehrsinteressenten.

Brunnen am Vierwaldstättersee, 28./29. Mai 1884.

Den am 28. und 29. Mai stattgehabten 17. gemeinschaftlichen Sitzungen war am 27. Mai eine Vorberathung der Tagesordnung durch den Ausschuss der Verkehrsinteressenten vorausgegangen.

Zugegen waren:

A. Seitens der Tarifcommission: die Königlich Preussischen Eisenbahndirectionen zu Berlin, Elberfeld und Frankfurt a/M., die Generaldirectionen der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten, der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen, der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und der Kaiserlichen Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, die Grossherzogliche Eisenbahndirection zu Oldenburg und die Grossherzogliche Direction der Oberhessischen Eisenbahnen, die Directionen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn.

B. Seitens des Ausschusses der Verkehrsinteressenten: die Herren Ritterschaftsdirector v. Wedell-Malchow, Freiherr v. Nordeck zur Rabenau, Geh. Commerzienräthe Heimendahl und Heye, Commerzienräthe Frentzel, Dr. Websky, Weidert, Langen und Rittergutsbesitzer Uhlemann.

C. Seitens des Reichs-Eisenbahnamtes: die Herren Geh. Ober-Regierungsrath Kraefft und Geh. Regierungsrath Cruse.

D. Als Sachverständige: die Herren Dr. Engler, Director Kulo, Director Grotowsky, und Chemiker Brandes ad 1., Herr Forstmeister Wagener ad 2., Herr Chemiker Brandes ad 6.

E. Als Commissionsmitglieder: die Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft ad 1., die Königliche Eisenbahndirection zu Magdeburg und die Direction der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft ad 6.

Tagesordnung.

1. Braunkohlentheeröl, Harzöl, Petroleumrückstände. In dieser, die Tarifcommission bereits zum sechsten Male beschäftigenden Angelegenheit wurde nach eingehender Discussion beschlossen:

a) Die Position: Braunkohlentheeröle des Specialtarifs III zu fassen:

„Mineralöle, schwere (Braunkohlentheeröle, Schieferöle, Bogheadöle, aus Petroleum gewonnene Schweröle etc.), welche bei 16° R. ein specifisches Gewicht von mindestens 0,850 und bei gleicher Temperatur eine Viscosität (Dickflüssigkeit) von höchstens 2,6 haben.

„Rohpetroleum, sowie alle Mineralöle von einer höheren Viscosität als 2,6 oder einem geringeren specifischen Gewicht als 0,850 bei 16° R. sind, soweit sie nicht besonders in dem Verzeichnisse der Specialtarife genannt sind, zu den Sätzen der allgemeinen Wagenladungsclassen abzufertigen. (Steinkohlentheeröl, siehe dieses.)“

Einen von der Grossherzoglich Badischen Generaldirection als Referenten empfohlenen Beisatz, lautend:

„Die als Schmieröl in Verwendung kommenden Mineralöle und Gemische von Mineralölen etc. haben fast ausnahmslos eine Viscosität von über 2,6“

billigten die Eisenbahnverwaltungen mit 9 Stimmen gegen 1 Stimme; der Ausschuss der Verkehrsinteressenten aber lehnte solchen einstimmig ab und hat derselbe sonach zu unterbleiben.

b) Die Anträge auf Declassification des Artikels „Harzöle“ abzulehnen.

c) Die Position „Paraffinschmiere“ in Specialtarif III zu streichen.

d) Die in der 17. Sitzung erfolgte Beschlussfassung über Versetzung von „Petroleumrückstände“ nach Specialtarif III, welche durch die Generalconferenz der Eisenbahnverwaltungen an die Tarifcommission zurückverwiesen wurde, wieder aufzuheben.

2. Fichtenholzstäbe. Im Interesse der Cementfabrication, der Zuckerraffinerien und anderer Industrien wurde auf Befürwortung des Referenten des Verkehrsausschusses, Herrn Weidert, unter Billigung des als Sachverständigen zugezogenen Herrn Forstmeisters Wagener, von der Tarifcommission mit Majorität, vom Verkehrsausschuss aber einstimmig beschlossen, in Specialtarif III unter Holzposition 7 aufzunehmen:

„Stäbe und Brettchen aus Nadel- und Buchenholz bis zu 1,25 m Länge und 15 mm Dicke, unbearbeitet“.

Die in der letzten Sitzung behandelte Position „Grobe Holzwaaren“ wurde nochmals der Berathung unterstellt, angesichts der sich bei Einreihung der einzelnen Artikel in die Specialtarife ergebenden Schwierigkeiten aber auf die nächste Sitzung vertagt.

3. Spiritus und Sprit. Die referirende Bahnverwaltung, die Königliche Eisenbahndirection Frankfurt a/M., sowie der Referent des Verkehrsausschusses, Herr Rittergutsbesitzer Uhlemann, beantragten im Interesse der Ostpreussischen Landwirthschaft die Versetzung von „Rohspiritus“ nach Specialtarif I und Belassung von „Sprit“ in der allgemeinen Wagenclasse unter Berufung auf den Rückgang des Exports, welcher in den umliegenden Staaten durch Einführung von Zöllen veranlasst worden sei. Die Herren v. Wedell-Malchow und Geh. Ober-Regierungsrath Dieck befürworteten den gestellten Antrag lebhaft, Ersterer u. A. unter Hinweis darauf, dass auch Bayerische Gutsbesitzer im Deutschen Landwirthschaftsrathe demselben beigestimmt. Die Herren v. Nordeck zur Rabenau und Commerzienrath Weidert bekämpften den Antrag mit aller Entschiedenheit vom Standpunkte der West- und Süddeutschen Landwirthschaft aus, und erklärte Letzterer Namens des Generalcomités des landwirthschaftlichen Vereins in Bayern sich gegen eine Declassificirung, welche auf Kosten der Bahnen einzig eine Verschiebung der wirthschaftlichen Verhältnisse herbeizuführen geeignet sei, der notorischen Ueberproduction zu einem vermehrten Absatz nicht zu helfen vermöge, unter allen Umständen aber bei der Verfrachtung Schwierigkeiten hervorrufen werde, da Rohspiritus und Sprit vom Eisenbahnpersonal schwerlich unterschieden werden könne.

Die Abstimmung ergab, nach Ablehnung eines auf Declassificirung von Sprit und Rohspiritus gestellten Antrags, die Annahme der Versetzung von Rohspiritus nach Specialtarif I durch den Verkehrsausschuss mit Majorität und die Verwerfung derselben durch die Tarifcommission, mithin Belassung der dermalen geltenden Tarifirung.

4. Zucker. Aus Anlass eines von Herrn Commerzienrath Neubauer zu Magdeburg im Preussischen Landes-Eisenbahnrath eingebrachten Antrags, hatten sich Tarifcommission und Verkehrsausschuss wiederholt mit der Frage zu beschäftigen, ob Krystallzucker gleich Rohzucker in Specialtarif I zu verfrachten sei, und beschlossen einmüthig die Ablehnung des vom Preussischen Eisenbahnrath gutgeheissenen Antrages, die Fassung der Position in Specialtarif I aber wie folgt vorzunehmen:

„Rohzucker von weniger als 98 pCt. Polarisation.
(Rohzucker von 98 pCt. oder höherer Polarisation, Krystallzucker sowie Zucker in Brocken, Würfeln, Tafeln, Platten und Stücken, auch in gemahlenem Zustande, endlich Farine gehören in die allgemeinen Wagenladungsclassen).“

5. Essigsprit. Der von der Generaldirection der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen eingebrachte Antrag auf Versetzung von „Essigsprit“ nach Specialtarif I wurde von der referirenden Bahnverwaltung nicht gutgeheissen, dagegen empfohlen, „Essig zum Export“ nach Specialtarif II zu versetzen, der Gegenstand selbst aber verlassen, nachdem Seitens der Gross-

herzoglich Badischen Eisenbahnverwaltung der von ihr gestellte Antrag zurückgezogen war.

6. Beseitigung des Frachtzuschlages für sperrige Güter. Bei Verhandlung über den von der referirenden Verwaltung, der Kaiserlichen Generaldirection zu Strassburg, zur Ablehnung, Seitens des Referenten des Verkehrsausschusses, Herrn Weidert, dagegen zur Annahme empfohlenen Antrages stellte sich die Nothwendigkeit weiterer Erhebungen nach verschiedenen Richtungen heraus:

a) welche Einbusse für die Bahnen der Antrag mit sich bringe,
b) welche Einreihung der jetzt als sperrig erklärten Güter in die Specialtarife sich empfehle,
c) welche Quantitäten von sperrigen Gütern
   1. als Stückgut,
   2. als Wagenladungsgut
   in einer bestimmten Zeit seither zur Verladung kamen.

Nach Feststellung der beschlossenen Erhebungen ist der Gegenstand in einer der nächsten Sitzungen, in welcher die Kaiserliche Generaldirection zu Strassburg das Referat und die Grossherzoglich Badische Generaldirection das Correferat für die Tarifcommission führen, auch das Programm zur Erreichung des Zweckes aufstellen werden, zur Verhandlung zu bringen. Die Beibehaltung der handelsüblichen Verpackung für Wolle, Hopfen und ähnliche Artikel, wie sie z. B. besteht, wird vorausgesetzt.

7. Eiserne Pflüge, Maschinen und Maschinentheile. Die Anträge der referirenden Bahnverwaltung, Generaldirection der Württembergischen Staatseisenbahnen, wurden abgelehnt; diejenigen des Correferats, erstattet von der Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, und des Referenten des Verkehrsausschusses, Herrn Weidert, welche Annahme fanden, lauten wie folgt:

a) Pos. 1 des Verzeichnisses der sperrigen Güter (Acker- sowie sonstige Geräthe und Maschinen etc.) ist zu streichen.
b) Die Position „Eisen und Stahl“ des Specialtarifs I ist zu fassen:
   „Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art, soweit sie nicht im Specialtarif II und III aufgeführt sind, einschliesslich Maschinen und Geräthe aller Art von Eisen und Stahl, gleichviel ob diese Maschinen und Geräthe sich in zusammengesetztem oder zerlegtem Zustande befinden oder zum Theil mit anderem Material verbunden sind (vgl. jedoch die Tarifabschnitte B I 4 d).“
c) Die Position „Maschinentheile“ in Specialtarif I ist nunmehr als überflüssig zu streichen.
d) Das Gesuch um Gewährung des Specialtarifs III für eiserne Pflüge ist abzulehnen,
e) Das Verzeichniss der Eisen- und Stahlwaaren des Specialtarifs I am Schlusse der Güterclassification ist zu streichen.

Nach den gefassten Beschlüssen sind „Eiserne Pflüge, Lampenfüsse, auch lackirt, eiserne Geldschränke und Dampfstrassenwalzen nach Tarif I zu tarifiren.

8. Kastanienholz-, Hemlock- und Baumrindenextract. Beschlossen wurde der Position „Gerbestoffe“ in Specialtarif I den Zusatz zu geben:

„Holz- bezw. Baumrindenextracte, folgende: Chesnutoak-, Eichenrinde-, Eichenholz-, Hemlock-, Kastanienholz-, Quebracho- und Fichtenrindenextract.“ (Farbholzextracte gehören zu den allgemeinen Wagenladungsclassen.)

und somit die für die Gerberei wichtigen Extracte aus der allgemeinen Wagenladungsclasse nach Specialtarif I zu versetzen.

9. Hohlglaswaaren und Topfwaaren. Der Gegenstand wurde von der Tagesordnung abgesetzt.

10. Beleuchtungsgegenstände aus Glas. Um Aufnahme dieser Artikel in das Verzeichniss der bedeckungsbedürftigen Güter wurde von mehreren Glashüttenbesitzern zu Penzig nachgesucht, die Ablehnung des Verlangens aber Seitens der referirenden Bahnverwaltung, der Kaiserlichen Generaldirection zu Strassburg, empfohlen und danach auch von der Tarifcommission beschlossen.

Der Ausschuss der Verkehrsinteressenten sprach sich dahin aus, dass

a) Hohlglaswaaren aller Art,
b) Beleuchtungsgegenstände aus Glas

bedeckt zu fahren seien, jedoch angesichts des Beschlusses der Tarifcommission ohne Erfolg.

11. Porzellanerde. In Folge einer bei der Königlich Preussischen Eisenbahndirection zu Berlin eingelaufenen Beschwerde wurden Porzellanerde, auch wenn nicht lose verladen, sowie Chinaclay und Kaolin zur Aufnahme unter die deckungsbedürftigen Güter als geeignet erkannt und ferner die Fassung der Position „Erde“ in Specialtarif III auf Vorschlag der referirenden Verwaltung, der Königlichen Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, wie folgt beschlossen:

„Erde, gewöhnliche, Kies, Grand, Sand, Mergel, Lehm, Thon (nur lose oder in Säcken verpackt), Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin), Pfeifenerde, Amberger Erde, Schlick, Infusorienerde, sowie Schlamm aus Flüssen und Canälen (ausgenommen Talkerde, siehe diese).“

12. Maculatur. Gleich Papierspänen und Papierabfällen nach Ppecialtarif II zu versetzen und gleichzeitig unter die deckungsbedürftigen Güter aufzunehmen, wurde seitens der Generaldirection der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen vorgeschlagen, von der referirenden Verwaltung, der Grossherzoglichen Direction der Oberhessischen Eisenbahnen zur Ablehnung empfohlen, von der Tarifcommission aber mit Majorität und vom Ausschuss der Verkehrsinteressenten einstimmig gutgeheissen.

13. Frische Gemüse als Eilgut nach dem Frachtsatze für gewöhnliches Gut zu befördern, von dem Vorstande des Gartenbauvereins zu Guben beantragt, wird von der Tarifcommission aber sowohl, als von dem Ausschusse der Verkehrsinteressenten einstimmig abgewiesen.

14. Frachtbegünstigung für lebende Fische wurde seitens des Freiherrn v. Spiegel zu Oberklingenberg auch für den Fall verlangt, dass die Verladung in anderen als den vorgeschriebenen amtlich geaichten Gefässen stattfinde. Bei Aufgabe in solchen erfolgt die Frachtberechnung in der Weise, dass für jedes angefangene Liter des durch den Aichstempel ausgewiesenen Fassungsgehaltes, gleichviel ob der betreffende Raum ausgenutzt ist oder nicht, 1 kg in Rechnung gezogen wird.

Tarifcommission und Verkehrsausschuss beschlossen übereinstimmend und einhellig, ausnahmsweise unter den gleichen Bedingungen auch Fische in ungeaichten Blechgeschirren zum Transport unter Berechnung der Fracht nach dem wirklichen Bruttogewicht zuzulassen, sofern das letztere für jedes Gefäss nicht mehr als 25 kg beträgt.

15. Die Stückzahl für halbe Viehladungen wird auf Anregung der Handelskammer Halle a/S. und des landwirthschaftlichen Centralvereins der Preussischen Provinz Sachsen wie folgt festgesetzt und die Bestimmung des Viehtarifs sub B. 4 d ff. in nachstehender Weise geändert:

„Für die eine ganze Wangenladung überschiessenden Stücke, sowie für einzelne zur Beförderung aufgegebene Stück Vieh wird, wenn die Zahl dieser Stücke, die als Norm für eine halbe Wagenladung festgesetzte Stückzahl nicht überschreitet, die Fracht für 9 qm, wenn mehr Stücke aufgegeben werden, die Fracht für den ganzen Flächeninhalt des benutzten Wagens erhoben. Als Norm für eine halbe Ladung wird als Stückzahl festgesetzt:

3 Pferde über 2 Jahre alt, 4 Pferde von 1—2 Jahren, sowie Ponys, 5 Fohlen unter 1 Jahr alt, Esel und Maulthiere, 4 Ochsen, 5 Kühe, 5 Rinder (Ochsen und Fersen unter 2 Jahren), 15 Kälber, 10 gemästete Schweine, 15 magere Schweine, 30 Ferkel von 3—6 Monaten, 50 Ferkel bis zu 3 Monaten, 25 Schafe und Ziegen, 30 Lämmer.

Bei gleichzeitiger Aufgabe verschiedener Arten von Vieh in halben Ladungen ist die Stückzahl des grösseren Viehs in eine entsprechende Anzahl des kleineren Viehs zu reduciren. Die bei der Reduction sich etwa ergebenden Bruchzahlen sind nach aufwärts abzurunden.“

Die vorstehende Bestimmung ist allgemein, also auch auf denjenigen Bahnen anzustreben, welche bis jetzt keine Normalzahlen für halbe Ladungen angenommen haben.

NB. Für die Bayerischen Eisenbahnen gelten bis auf Weiteres die für dieselben aufgestellten Zusatzbestimmungen. Heft II Seite 21—51.

16. Die Herabsetzung der zur Berechnung zu ziehenden Ladefläche für eine halbe Ladung Vieh wurde abgelehnt, ebenso

17. Die Aufnahme einer Zusatzbestimmung zum Betriebsreglement über Versicherung der Waaren gegen Bruchschäden.

Nächste gemeinschaftliche Sitzung der Eisenbahn-Tarifcommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten am 9. October l. J. in Strassburg.

Aus den Berathungen des Braunschweig. Landtages,

betr. die mit der Preuss. Regierung über die Braunschweigischen Eisenbahnen abgeschlossenen Verträge.

Bei den am 9. d. Mts. stattgehabten Landtagsverhandlungen ergriff zunächst der Braunschweigische Ministerpräsident, Graf Görtz-Wrisberg, das Wort, um in etwa ¾ stündiger Rede, die Genehmigung der Verträge zu befürworten. Der Redner hob, nachdem er eine ausführliche Darlegung über die Geschichte der Verhandlungen zwischen den Preussischen und Braunschweigischen Regierungsvertretern gegeben hatte, besonders hervor, dass Preussen die Erklärung abgegeben habe, es würde eine Vereinbarung über neu auszuführende Braunschweigische Secundärbahnanlagen, welche Preussisches Gebiet berühren, wesentlich nur dadurch gefördert werden können, wenn zu gleicher Zeit ein Einverständniss über die Gestaltung des bestehenden Braunschweigischen Eisenbahnunternehmens erzielt würde. Ferner wurde bemerkt, dass letzteres Unternehmen in rechtlicher Beziehung vollständig ungesichert bestehe und dass dasselbe be-

stimmt auf eine mehr gesicherte Grundlage gebracht werden müsse. Endlich aber sei es durchaus wünschenswerth, dass die Zahlung der Annuität, welche die Braunschweigische Eisenbahnverwaltung noch 49 Jahre lang im Betrage von 825 000 Thalern pro anno an die Braunschweigische Regierung abzuführen habe, möglichst sichergestellt werde, und das sei nur zu ermöglichen, wenn der Preussische Staat die Zahlungsverpflichtung übernehme. Sollten die Verträge aber von der Landesversammlung wider Erwarten abgelehnt werden, so könnte der Fall eintreten, dass die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft, in Folge von Verkehrsentziehungen, ausser Stande sei, die Annuität zu zahlen. Nachdem sich noch einige Abgeordnete in der Generaldebatte zustimmend ausgesprochen hatten, wurde bei der am 13. d. Mts. erfolgten Specialdebatte in die Specialdebatte eingetreten. Nur der Artikel VI des Vertrages, betreffend die Uebernahme der Beamten gab zu einer längeren Discussion Veranlassung. Wir heben hieraus hervor, dass im Allgemeinen der festen Erwartung Ausdruck gegeben wurde, der Preussische Staat werde auch an die Uebernahme der Braunschweigischen Eisenbahnbeamten mit Wohlwollen herantreten, und diesen den Uebergang nach Möglichkeit erleichtern. Bezüglich der beiden hier bestehenden Kategorien von Eisenbahnbeamten, nämlich der früheren Braunschweigischen Staatsdiener, welche von der Gesellschaft auf Lebenszeit angestellt sind und der von der Gesellschaft auf Kündigung angestellten eigenen Beamten wurde hervorgehoben, dass letztere Kategorie ja ohne Weiteres übergehen müsse, oder aber ihr Dienstverhältniss mittelst Kündigung lösen könne. Erstere Kategorie dagegen habe einen Vertrag auf Lebenszeit mit der Direction der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft und könne zum Uebertritte in den Preussischen Staatsdienst nicht gezwungen werden, auch sei diese Kategorie jedenfalls berechtigt, auf eine Entschädigung Anspruch zu erheben, da sie ohne Ihr Zuthun an der Erfüllung ihres Vertrages verhindert werde. In welcher Weise aber eine Entschädigung eintreten müsse, das sei eine schwere juristische Frage — so äusserte sich der Landtagsabgeordnete, Justizrath Haeussler —, welche zu entscheiden heute noch Niemand in der Lage sei und die jedenfalls erst, wenn überhaupt eine Einigung auf gütlichem Wege nicht zu ermöglichen sei, dem höchsten Gerichtshof zu entscheiden vorbehalten werden müsse. Ein anderer Landtagsabgeordneter — Oberbürgermeister Pockels aus Braunschweig — bemerkte, dass vor der Auflösung der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft erst die Gläubiger der Gesellschaft zur Anmeldung ihrer Ansprüche aufgefordert werden müssten, und zu diesen Gläubigern gehören auch die Beamten. Sollten also die Beamten sich wegen ihres Uebertritts in den Preussischen Staatsdienst nicht mit der letzteren Regierung einigen können und eine Entschädigung verlangen, so müssten sie die Gerichte anrufen. Der Rechtszustand dieser Beamtenkategorie sei also nach jeder Richtung hin gesichert. Vom Ministertische aus wurde die Erklärung abgegeben, dass ein bezüglicher Passus in den Staatsvertrag nicht aufgenommen sei, weil eine massgebende Entscheidung nicht hätte abgegeben werden können, es müsse vielmehr bei etwa hervortretenden Differenzen mit den Beamten erst der Richterspruch Entscheidung abgeben.

Der in Frage kommende Staatsvertrag A zwischen der Preussischen und der Braunschweigischen Regierung wurde darauf, wie bereits in voriger Nummer mitgetheilt, einstimmig genehmigt.

Ueber Militärtransporte auf Eisenbahnen.

Eine Französische Militärzeitung, das „Bulletin de la Réunion des officiers" bringt einen Artikel über Truppentransporte, aus welchem wir nach dem „Bulletin de Ministére des trav. publics" Folgendes entnehmen:

Die fortdauernde Entwickelung der Eisenbahnen in den civilisirten Ländern giebt den Bahnen eine täglich wachsende Bedeutung.

Die Wichtigkeit der Eisenbahnen für die Truppenbewegungen geht daraus hervor, dass ein Bataillon 7 Marschstunden braucht, um 28 km zurückzulegen, während dasselbe in der gleichen Zeit per Eisenbahn 200 km weit transportirt werden kann.

Nach einem Marsche von 7 Stunden sind die Kräfte dieser Truppe während 24 Stunden lahm gelegt, während dasselbe Bataillon ohne grosse Anstrengung in 24 Stunden 700 km per Bahn zurücklegen kann.

Die grossen Truppenkörper werden behufs Beförderung in kleinere Abtheilungen getrennt, welche mit einem Zuge befördert werden können, dessen Stärke wiederum von der Leistungsfähigkeit der Locomotive und von der Bahntrace abhängt.

Man kann im Allgemeinen annehmen, dass ein Zug 100 Achsen stark ist, mit einer Geschwindigkeit von 21—28 km pro Stunde fährt und entweder 1 Bataillon Infanterie, $1^1/_3$ Escadronen Cavallerie oder 1 Batterie Artillerie incl. Pferde und Wagen befördert.

Die Anzahl der in einem bestimmten Zeitraume nach einem gegebenen Punkte zu befördernden Züge hängt von vielen Umständen ab, nämlich:

1. Von der Anzahl der Züge, die in der gegebenen Zeit beladen werden können. Diese Anzahl wechselt je nach der Anzahl der Einschiffungsperrons, der Schnelligkeit, mit welcher das Material dort zusammengebracht werden kann, und der Schnelligkeit der Verladung.

2. Von der Schnelligkeit der Entladung und der hierauf folgenden Abfahrt des leeren Zuges.

3. Von der Entfernung, in welcher die Züge ohne Gefahr einander folgen können, und der Nothwendigkeit, die Wagen nach Entladung wieder rückwärts zu befördern.

In letzterem Falle wird der Transport um so mehr verzögert, wenn die Bahn eingleisig ist, wenn die Stationen sehr weit von einander entfernt sind und wenn zwischen denselben keine Ueberholungsgleise liegen. Diese Schwierigkeiten fallen bei doppelgleisigen Bahnen fort.

Der Transport von Truppenmassen ist also eine Operation, welche sehr bedeutende Vorbereitungen erfordert, und diese Vorbereitungen müssen sowohl in Hinsicht auf die Interessen der Landesvertheidigung als auch der ausserordentlichen Bedeutung der Eisenbahnen in Friedenszeiten mit der allergrössten Sorgfalt getroffen werden.

Jede Nichtbeachtung der Eisenbahnvorschriften kann die unheilvollsten Gefahren für die beförderte Truppe herbeiführen und Störungen hervorrufen, deren Folgen unberechenbar sind. Die Erfahrung hat dies hinlänglich bewiesen.

Wenn man annimmt, dass auf eingleisiger Bahn täglich 8, auf doppelgleisiger Bahn täglich 12 Züge befördert werden können, so sind erforderlich:

a) auf eingleisiger Strecke:

$2^3/_4$ Tage zum Transport einer Division Infanterie nebst Material,
$2^5/_8$ Tage zum Transport einer Division Cavallerie nebst Material,
7 Tage zum Transport eines Armeecorps ohne Pack und Train,
11 Tage zum Transport eines Armeecorps mit Pack und Train.

b) auf zweigleisiger Strecke:

Wie vor $1^5/_6$ resp. $1^3/_4$, $4^2/_3$ und $7^1/_3$ Tage.

Hierzu kommt noch die Fahrtzeit von der Abgangs- bis zur Bestimmungsstation. In dieser Beziehung kann man annehmen, dass 25 km in 1 Stunde,
150 „ „ 6 Stunden,
300 „ „ 12 „
600 „ „ 24 „ zurückgelegt werden.

Es folgt hieraus, dass zur Zurücklegung von 900 km ein Armeecorps
a) auf gewöhnlichen Wegen . . . . 60 Tage,
b) „ eingleisiger Bahn . . . . 13 „
c) „ doppelgleisiger Bahn . . . . 9 „
gebraucht.

Um dagegen 110 km zurückzulegen, sind
ad a) 15 Tage,
ad b) 11 „
ad c) 8 „ erforderlich.

Der Vortheil bei Benutzung der Eisenbahn hängt also von der zurückzulegenden Entfernung, von der Anzahl der zu befördernden Truppen und von der Anzahl der vorhandenen Gleise ab. Dieser Vortheil wird unendlich gesteigert, wenn mehrere Eisenbahnen gleichzeitig nutzbar gemacht werden können.

Eine aus 5 Corps und 3 Cavalleriedivisionen bestehende Armee braucht zum Beispiel eine und dieselbe Zeit, um auf gewöhnlichen Wegen oder auf einer zweigleisigen Bahn 675 km zurückzulegen, welche Zeit bei gleichzeitiger Benutzung dreier doppelgleisigen Bahnen sich dagegen um 30 Tage verkürzen würde. —ch.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Generalverzeichniss der Koupons für kombinirbare Rundreisebillete. Von der geschäftsführenden Direction ist der III. Nachtrag zu vorgenanntem Verzeichniss, durch welchen die beiden bisher erschienenen Nachträge aufgehoben werden, herausgegeben worden.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direction sind erlassen worden:

No. 3 175 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen (Begleitschreiben zu dem III. Nachtrag zu dem Generalverzeichniss der Koupons für kombinirbare Rundreisebillete) (abgesandt am 16. d. Mts.)

Aus dem Deutschen Reich.

Aus dem Reichstag: Das Actiengesetz.

Das Gesetz über die Commandit-Gesellschaften auf Actien und die Actiengesellschaften dürfte wahrscheinlich im Plenum unverändert nach den in der Commission gefassten Beschlüssen zur Annahme gelangen, resp. nur noch unwesentliche redactionelle Aenderungen erfahren, nachdem die Vorlage von der Commission am 11. d. M. genehmigt worden ist, und die Vertreter der sämmtlichen in der Commission vertretenen Parteien die Erklärung abgegeben haben, ihren resp. politischen Freunden zu empfehlen, die Debatte im Plenum auf das Allernothwendigste zu beschränken.

Bei der Wichtigkeit des Gegenstandes theilen wir die hauptsächlichen Abänderungen hinsichtlich der die Actiengesellschaften betreffenden Bestimmungen mit, welche von der Commission gegenüber dem ursprünglichen Entwurf beschlossen worden sind.

Art. 207, mit welchem die Vorschriften über die Actiengesellschaften beginnen, hat durch die Commission einen Zusatz erhalten, wonach Antheilscheine, in welchen der Bezug der Actien zugesichert wird oder welche sonst über das Antheilsrecht des Actionärs vor Ausgabe der Actien ausgestellt werden (Interimsscheine), nicht auf Inhaber lauten dürfen.

Art. 209c ist durch die Commission neu eingefügt worden. Er lautet:

„Die Actionäre, welche das Statut festgestellt haben oder welche andere als durch Baarzahlung zu leistende Einlagen machen, gelten als die Gründer der Gesellschaft“.

In Art. 209e ist folgender Zusatz beschlossen worden:

„Ist ungeachtet eines hiernach ungiltigen Zeichnungsscheines die Eintragung des Gesellschaftsvertrages in das Handelsregister erfolgt, so ist der Zeichner, wenn er auf Grund einer dem ersten Absatze entsprechenden Erklärung in der zur Beschlussfassung über die Errichtung der Gesellschaft berufenen Generalversammlung gestimmt oder später als Actionär Rechte ausgeübt oder Verpflichtungen erfüllt hat, der Gesellschaft wie aus einem giltigen Zeichnungsscheine verpflichtet“.

Neu aufgenommen ist ferner folgender Art. 209g: „Die Gründer haben in dem Falle des Art. 209b in einer von ihnen zu unterzeichnenden Erklärung die Umstände darzulegen, mit Rücksicht auf welche ihnen die Höhe der für die eingelegten oder übernommenen Gegenstände gewährten Beträge gerechtfertigt erscheint. Hierbei haben sie insbesondere die dem Erwerbe der Gesellschaft vorausgegangenen Rechtsgeschäfte, welche auf denselben hingezielt haben, sowie die früheren Erwerbs- und Herstellungspreise aus den letzten zwei Jahren anzugeben“.

Art. 213e enthält die wichtige Bestimmung, dass die Ansprüche der Gesellschaft gegen ihre Organe in 5 Jahren verjähren.

In Bezug auf die Auflösung der Gesellschaft ist in Art. 242 die wichtige Bestimmung eingefügt worden, dass die Actiengesellschaft auch aufgelöst wird durch Beschluss der Generalversammlung; der Beschluss bedarf einer Mehrheit von drei Viertheilen des in der Generalversammlung vertretenen Grundcapitals. Der Gesellschaftsvertrag kann ausser dieser Mehrheit noch andere Erfordernisse aufstellen.

In den Strafbestimmungen bedroht die Vorlage der Commission in Art. 249b mit Gefängniss bis zu einem Jahre und zugleich mit Geldstrafe bis zu 20 000 ℳ auch die Organe der Gesellschaft, wenn sie auf einen geringeren Betrag als 1 000 ℳ gestellte Actien oder Interimsscheine ausgeben, welche nicht die vorgeschriebenen Angaben enthalten.

Art. 249f, welcher von der Commission dem Gesetze neu eingefügt ist, bestimmt ferner: „Wer in der Generalversammlung die Actien eines Anderen, zu dessen Vertretung er nicht befugt ist, ohne dessen Einwilligung zur Ausübung des Stimmrechts benutzt, wird mit einer Geldstrafe von 10 bis 30 ℳ für jede der Actien, jedoch nicht unter 1 000 ℳ bestraft. Die gleiche Strafe trifft denjenigen, welcher Actien eines Anderen gegen Entgeld leiht und für diesen das Stimmrecht ausübt, sowie denjenigen, welcher hierzu durch Verleihung der Actien wissentlich mitgewirkt hat“.

Eisenbahnunfälle im April d. J.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat April ds. Js. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichnen: 3 Entgleisungen und 1 Zusammenstoss auf freier Bahn, 15 Entgleisungen und 20 Zusammenstösse in Stationen und 118 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Betriebsereignisse, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind).

Bei diesen Unfällen sind im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 129 Personen verunglückt, sowie 36 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 76 unerheblich beschädigt. Es wurden von den 18 851 431 überhaupt beförderten Reisenden 3 getödtet, 4 verletzt, und zwar entfallen je eine Tödtung und je eine Verletzung auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirection in Magdeburg, zwei Tödtungen auf die Württembergischen Staatseisenbahnen und drei Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirection (rechtsrheinisch) in Köln; von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 16 getödtet und 61 verletzt und bei Nebenbeschäftigungen 1 getödtet, 16 verletzt; von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 8 getödtet und 8 verletzt, sowie bei Selbstmordversuchen 10 Personen getödtet und 2 verletzt.

Vereinigung des Güter- etc. Expeditionsdienstes auf den Stationen Preussischer Staatsbahnen.

Die Verstaatlichung der Schlesischen Eisenbahnen hat u. A. auch mehrfach die Zusammenlegung von Eisenbahn-Abfertigungsstellen im Gefolge. Auf denjenigen Anschluss- und Kreuzungsstationen, auf welchen in den Güter-, Gepäck- und Billet-Expeditionen theilweise oder durchgängig für jede betheiligte Verwaltung früher besondere Beamte functionirten, werden die betreffenden Dienststellen allmälig vereinigt. Zum Theil ist diese den Verkehr wesentlich erleichternde und der Verwaltung ebenso wie dem Publikum nützende neue Einrichtung bereits durchgeführt. Zu den in Betracht kommenden Kreuzungsstationen gehören Tarnowitz, Sosnowice, Emanuelsegen, Kreuzburg, Frankenstein, Altwasser, Liegnitz und Glogau.

Der Güter-Expeditionsdienst auf den Ostbahn-Stationen Kreuz, Bromberg und Thorn wird von der Königlichen Eisenbahn-Direction in Bromberg für die Königliche Eisenbahn-Direction in Breslau mit wahrgenommen.

Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft.

Dem Geschäftsbericht der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft für das Jahr 1883 entnehmen wir folgende Aeusserung der Direction: „Das finanzielle Ergebniss des Jahres 1883 hat erfreulicher Weise die Vertheilung einer noch erheblich höheren Dividende als im Vorjahre gestattet. Wir verdanken diesen Erfolg zum Theil dem Umstande, dass die Einnahmen nicht in dem Maasse, wie es vor Jahresfrist befürchtet werden musste, zurückgegangen sind: noch mehr aber den beträchtlichen Ersparnissen, welche sich in den Betriebsausgaben des abgelaufenen Jahres erzielen liessen. Da überdies dem Reservefonds zur Erfüllung des statutenmässigen Maximalbetrages diesmal nur 103 746 ℳ zuzuführen waren, auch unter den gegenwärtig veränderten Verhältnissen zu einer ausserordentlichen Zuwendung an die Beamten-Pensions- und Unterstützungskasse kein Anlass vorlag, so konnte ungeachtet fortgesetzter Minder-Einnahmen aus dem erzielten Ueberschuss eine Dividende in bisher nicht erreichter Höhe gewährt werden. Nachdem der Vertrag, betreffend den Uebergang des Berlin-Hamburger Eisenbahn-Unternehmens an den Preussischen Staat inzwischen perfect geworden ist, glauben wir von einer specielleren Darlegung unserer Verkehrsverhältnisse an dieser Stelle absehen zu dürfen.“

Wir fügen bei, dass die Gesammt-Einnahme sich pro 1883 auf 16 879 722 ℳ stellt gegen effectiv 16 753 187 ℳ im Vorjahr. Daran participiren im Vergleich zu dem Voranschlag mit Mehrerträgen der Personen-Verkehr mit 293 484 ℳ, der Güter-Verkehr mit 453 544 ℳ, Diverse mit 390 181 ℳ, Erträge aus Veräusserungen mit 99 418 ℳ, Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln 66 137 ℳ, wohingegen für Ueberlassung von Bahnanlagen 11 572 ℳ weniger eingenommen worden sind. Die Ausgaben bleiben mit 12 117 286 ℳ um 333 747 ℳ hinter dem Voranschlag zurück.

Torgelow-Ueckermünde.

Als Termin für Eröffnung dieser zum Directions-Bezirk Berlin gehörigen Bahnstrecke ist nunmehr der 1. August bestimmt in Aussicht genommen.

Warnsdorf-Ziegenhals.

Die Verhandlungen zwischen Preussen und Oesterreich wegen Anschlusses der Oesterreichischen Grenzbahn Warnsdorf-Ziegenhals an die Preussischen Bahnen sind bereits abgeschlossen. Die Preuss. Regierung hat dem Anschluss bei Ziegenhals zugestimmt. Ob der Anschluss nach Deutschwette gebaut werden wird, hängt davon ab, ob gewisse Tarifconcessionen eingeräumt werden. Der Bau soll erst im nächsten Frühjahr beginnen.

Münster-Hamm.

Die sämmtlichen bisher noch nicht zur Verloosung gekommenen Stammactien und zwar 341 Stück über je 100 Thaler sind den Besitzern mit der Aufforderung gekündigt worden, den Capitalbetrag vom 1. Januar 1885 ab bei der Staatsschulden-Tilgungskasse in Berlin gegen Quittung und Rückgabe der Actien und der dazu gehörigen, alsdann noch nicht fälligen Zinsscheine zu erheben. Die Einlösung geschieht auch bei den Königlichen Regierungshauptkassen, den Bezirkshauptkassen der Provinz Hannover und der Kreiskasse in Frankfurt a. M.

Posen-Creuzburg.

Nach erfolgtem Abschluss pro 1883 entfiel aus den Reinerträgen des Unternehmens eine Dividende von 3,91 pCt.; dieselbe

gelangt nunmehr bei der Königlichen Eisenbahn - Direction in Breslau und an den anderen Zahlstellen mit 23,46 *M.* pro Coupon zur Hebung. Es wird aber nicht, wie bisher, die geleistete Zahlung auf dem Coupon vermerkt, und dieser selbst zurückgegeben, sondern die Zahlung erfolgt gegen Aushändigung des Coupons.

Tisit-Insterburger Eisenbahn.

Die Inhaber der Stamm- und Stammprioritäts-Actien der Tilsit-Insterburger Eisenbahn werden jetzt aufgefordert, dieselben vom 1. Juli 1884 ab gegen Empfangnahme der vertragsmässigen Abfindung in Staatsschuldverschreibungen entweder bei der Eisenbahnhauptkasse in Bromberg oder bei der Betriebskasse in Berlin (Ostbahnhof) einzureichen. Bekanntlich werden gewährt: für je 2 Stammaciten à 300 *M.* nom. 150 *M.* 4 pCt. Preussische Consols und für je eine Stammprioritäts-Actie à 600 *M.* nom. 600 *M.* 4 pCt. Preussische Consols. Die Frist für den Umtausch ist bis zum 30. Juni 1885 festgesetzt. In der darauf bezüglichen amtlichen Publication wird bemerkt, dass eine Verlängerung dieser Frist mit Rücksicht auf die Durchführung der gleichzeitig mit dem Umtausche der Actien einzuleitenden Liquidation der Gesellschaft ausgeschlossen sei.

Deutsch-Nordischer Lloyd.

Dem Etatsrath Tidgen, Director der Copenhagener Privatbank, ist, wie die „Fr. Ztg.“ meldet, die Concession zur Erbauung einer Eisenbahn von Nykjöbung auf Falster bis nach der Südküste der Insel ertheilt. Die Bahn und Hafenanlage soll bis zum 1. Juli 1886 fertiggestellt sein, so dass die Verbindung nach Warnemünde sofort aufgenommen werden kann. Das Anlagecapital darf nicht mehr als 3 000 000 Kr. betragen.

Eisenbahnproject Malchin-Demmin.

Die Vermessung der vom Dr. Zehlicke-Berlin projectirten Bahn Malchin-Neukalen-Dargun-Demmin ist jetzt beendet. Die Linie wird 38 km Länge haben; die Baukosten sind auf etwa 2 000 000 *M.* veranschlagt.

Auszahlung von Zinsen und Dividenden.

Posen-Creuzburger Bahn. Am 1. Juli cr. fällige Coupons der 5 pCt. Prioritäts-Obligation bei S. Bleichröder und Jacob Landau in Berlin.

Oberschlesische Eisenbahn. Am 1. Juli cr. fällige Coupons der Prioritätsactien und Obligationen vom 1. bis 31 Juli cr. bei der Königlichen Seehandlungs-Societät, der Disconto Gesellschaft, bei S. Bleichröder und bei der Bank für Handel und Industrie in Berlin.

Rechte Oder-Ufer-Bahn. Am 1. Juli cr. fällige Coupons der 4 pCt. und 4½ pCt. Prioritäten vom 20. Juni bis 1. August cr. bei der Disconto-Gesellschaft und Jacob Landau in Berlin.

Strasseneisenbahn - Gesellschaft in Hamburg. Dividende pro 1883 mit $4^1/_5$ pCt. bei C. Schlesinger-Trier u. Co. in Berlin.

Geschäftsbericht der Bockwaer Eisenbahngesellschaft.

Der Geschäftsbericht für das Betriebsjahr 1883 besagt, dass in demselben der Kohlenversand um 12,45 pCt., die Frachteinnahme um 10 pCt. des Vorjahres stieg und zwar um 8 319 Wagenladungen resp. 19 158 *M.* Im Ganzen wurden an Ladungen à 5 000 kg transportirt: 69 964 im Versand; 3 763 im Empfang von ausserhalb und 391 im Binnenverkehr. Der Durchschnittsfrachtsatz pro Ladung betrug 2 792 *M.* — Die Betriebsresultate waren: Vortrag aus 1882 31 400 *M.*, Betriebseinnahme 207 439 *M.*, sonstige Einnahme 14 756 *M.*; Betriebskosten 91 897 *M.*, sonstige Ausgaben 1 051 *M.*, sonach zur Verfügung 160 706 *M.* An die Actionäre wurden 140 000 *M.* Dividende vertheilt, der Rest auf das folgende Jahr vorgetragen.

Der Bericht klagt mehrfach über Schädigung durch Terrainsenkungen.

Internationale Peageverträge.

In dem zweiten Theile seines Werkes „Deutschland und Orient in ihren wirthschaftspolitischen Beziehungen“ (München 1884) erörtert Paul Dehn die Möglichkeit und die Nützlichkeit engerer wirthschaftspolitischer Vereinbarungen zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn. Indem er betont, dass zum Gegenstand derselben auch das Eisenbahntarifwesen zu machen sei, entwickelt er den neuen Gedanken des Abschlusses internationaler Peageverträge behufs weiterer Verkehrserleichterungen. Deutschland und Oesterreich-Ungarn, so schreibt er, werden sich u. A. besondere Vergünstigungen für gewisse Transitlinien einräumen können. Es liegt im Interesse des Deutschen Handels, mit Italien möglichst unbeengt und unmittelbar, vor Allem möglichst wohlfeil zu verkehren. In dieser Erkenntniss ist s. Z. deutscherseits der Bau der Gotthardbahn unterstützt und der Brennerbahn eine Concurrenz zur Seite gestellt worden. Wie bekannt entsprechen die bestehenden Verkehrsverhältnisse indessen keineswegs allen berechtigten Anforderungen des Deutsch-Italienischen Geschäftes. Will man in Oesterreich-Ungarn den Deutsch-Italienischen Transit im Ernste fördern und herüberziehen, so wäre es, wie Paul Dehn ausführt, nothwendig, dass die Oesterreichische Südbahn zu Zugeständnissen sich verstehe, welche, um wirksam zu sein, in neue Formen gebracht werden müssen. So wie die Oesterreichische Staatseisenbahn-Direction bereits jetzt mit der Südbahngesellschaft für die Strecke Woergel - Innsbruck einen Peagevertrag abgeschlossen hat, ebenso könnte unter helfender Intervention der Oesterreichischen Regierung zwischen der Bayerischen Eisenbahndirection und der Südbahngesellschaft für die Strecke Kufstein - Ala ein ähnlicher Peagevertrag vereinbart werden, welcher der Ersteren unter günstigen Bedingungen für den Transitverkehr die erwünschte Tariffreiheit gewährte. Als Aequivalent hierfür könnte die Bayerische der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Direction einen ähnlichen Vertrag für eine oder mehrere ihrer Linien gewähren, welche als Transitlinien für den Oesterreichischen Export ähnliche Bedeutung haben, so z. B. Simbach-Bregenz, Passau - Würzburg oder Kufstein - Eisenstein. Vielleicht liesse die gewisse Aussicht auf die ausserordentliche Erleichterung, Förderung und Befruchtung der beiderseitigen Handels- und Verkehrsinteressen vermittelst eines Ensembles solcher Verträge alle die entgegenstehenden, allerdings bedeutenden Schwierigkeiten überwinden. Vorerst empfiehlt Paul Dehn die Errichtung einer Deutschen Expositur in Ala. Auch sei bei den Cartellabmachungen zwischen Südbahn und Gotthardbahn streng darauf zu sehen, dass dieselben sich auf die Frachtenvertheilung beschränken, nicht aber auch auf die Tarifirung ausdehnen.

Russische Correspondenz.

Resultate der Kron - Verwaltung.

Aus dem eben im Druck befindlichen Rechenschaftsbericht der Tambow-Saratower Regierungsbahn ist folgendes erfreuliche Resultat über das Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen pro 1883 zu ersehen. Dieselben sind mit den Jahren 1881 und 1882 verglichen, und da finden wir: 1881 betrugen die Einnahmen der Bahn 2 425 520 R., die Ausgaben 2 786 393 R., was ein Deficit von 360 873 R. ergab; 1882 betrugen die Einnahmen 2 727 563 R., die Ausgaben 2 821 362 R., was noch ein Deficit von 93 799 R. ergab; im letzten Jahre 1883, als die Bahn schon in den Händen der Regierung war, waren die Einnahmen freilich nicht grösser, nämlich 2 700 000 R., aber die Ausgaben betrugen nur 2 267 000 R., was einen Ueberschuss von 433 000 R. ergab.

Neue Normen für die Wahl der Mitglieder in den Eisenbahn-Verwaltungsräthen.

Nach Inhalt der bis jetzt zu Recht bestehenden Statuten der sämmtlichen Eisenbahngesellschaften können zu Verwaltungsrathsmitgliedern nur Personen gewählt werden, welche eine gewisse Anzahl Actien der betreffenden Gesellschaft besitzen. Diese Bestimmung hatte den Zweck, die rechtschaffene Thätigkeit der Verwaltungsraths-Mitglieder gewissermassen zu garantiren, als einer Person, welche bei dem Unternehmen der Bahn mit eigenen Capitalien betheiligt ist. Angesichts dessen aber, dass die Praxis uns gezeigt hat, dass oft fingirte Actionäre Mitglieder des Verwaltungsraths werden, ja sogar nicht selten insolvente Schuldner, so ist jetzt in Vorschlag gebracht worden, dass keiner Eisenbahn-Actiengesellschaft das Recht zustehen soll, solche Personen in den Verwaltungsrath zu wählen, welche ihren finanziellen Verpflichtungen nicht nachkommen, d. h. deren Wechsel auf eine Summe von über 10 000 R. beim Notarius publicus protestirt sind oder in den Commerzgerichten zur Eintreibung vorgestellt sind. Diejenigen Mitglieder eines Verwaltungsraths, welche nach ihrer Erwählung ihre Verpflichtungen über 10 000 R. unerfüllt lassen, sollen aus dem Bestand des Verwaltungsraths ausgeschlossen werden.

Jaroslaw-Kostroma.

Die Eingabe der Kostromaschen Gouvernements-Adelsversammlung, betreffend den Bau der Bahn von Jaroslaw nach Kostroma, ist in den letzten Tagen des April in einer Specialcommission aus dem Eisenbahndepartement des Wegebauministeriums durchgesehen worden, und hat dieselbe ein für die Landschaft günstiges Urtheil gefällt. In kurzer Zeit wird nun die betreffende Eingabe zur endgültigen Entscheidung im Ministercomité vorgebracht werden.

Das Institut der Wege-Communicationsingenieure

in Petersburg — ein zweites existirt in Russland nur noch in Riga — sollte mit Anfang des nächsten Semesters in eine Ingenieurakademie umgewandelt werden, mit nur 3 jährigem Cursus, in welche man nur solche junge Leute aufnehmen wollte, welche bereits den Universitätscursus oder einen Cursus in andern Fachschulen beendigt hätten. Jetzt erfährt man, dass das Project einer Umwandlung des Instituts in eine Akademie endgültig verworfen und abgeändert ist. Durch den Minister ist ein neues Project ausgearbeitet, nach dem Muster der Fachschulen in Frankreich und Deutschland: 1. an Stelle des jetzigen 5 jährigen Cursus soll ein 4 jähriger Lehrcursus für das theoretische Studium treten;

2. nach Beendigung dieses 4jährigen Cursus sind alle Studenten des Instituts verpflichtet, in den Dienst von Eisenbahnverwaltungen zu treten auf mindestens 1½ Jahr; 3. aus dieser praktischen Thätigkeit müssen sie dann in den Conseil des Instituts Rechenschaft ablegen, und dann erst werden sie zum Schlussexamen zugelassen; 4. ins Institut werden, wie früher, junge Leute zugelassen werden, welche einen Cursus in den classischen oder Realgymnasien beendet haben und sollen sie nur einem Specialexamen in Mathematik und Physik unterworfen werden. Dieses Project wird binnen Kurzem den höchsten Regierungsinstanzen zur Bestätigung vorgelegt und die Aufnahme der Studenten nach diesen neuen Regeln soll schon im Herbste dieses Jahres stattfinden.

Kohlenbahnen im Süden Russlands.

In einer Specialcommission unter dem Präsidium des Directors des Eisenbahndepartements, G. H. R. Jouravsky, wurde unlängst die Eingabe der Kohlenindustriellen, betreffend den Bau von Kohlenbahnen zu den Steinkohlengruben des Donetzbassins, berathen. An den Commissionssitzungen nahmen ausser den Specialisten-Ingenieuren auch Vertreter aller Ministerien Theil. Der Commission wurden folgende Projecte zweierlei Gattung zur Durchsicht vorgelegt: a) Nährbahnen der Hauptlinien mit Bedeutung für ganze Gruppen von Schächten, b) Zufahrtsbahnen von einzelnen Schächten zum Transport nur ihrer Kohle. Zu der ersten Gattung zählte man: 1. den Zweig von Jassinowotaja nach Bogoduchow, 17½ Werst; 2. die Warwaropolische Zweigbahn, 2 Werst; 3. den Isjum'schen Zweig, 10 Werst, von der Station Isjum nach den Gruben der Alexejew'schen Gesellschaft; 4. die Kreidebahn, 15 Werst, nach den Uspen'schen Gruben; 5. die Kreuzzweigbahn, 15 Werst, nach den Fundstätten des Crystall-Anthracits und 6. den Zweig Bogoduchowo-Iwanowo, 8 Werst. Zu den Bahnen der zweiten Gattung zählen 16 Strecken zu Gruben von Stationen der Charkow-Asower und der Donetzbahn, im Ganzen in einer Länge von 46½ Werst. Nach Durchsicht aller Daten über den Gegenstand kam die Commission zur Ueberzeugung, dass unter den gegenwärtigen Absatzverhältnissen der Donetzsteinkohle der Bau aller dieser Nährbahnen und Zufahrtsbahnen noch lange nicht die Erweiterung der Production der Gruben garantirt, weil in einigen Theilen des Donetzbassins, hauptsächlich im nordöstlichen und östlichen Theile, die Vergrösserung der Kohlenproduction durch den Mangel von Hauptlinien noch gehemmt wird. Was ferner die durch die Kohlenindustriellen vertretene Meinung anbelangt, dass der Bau der Zufahrtsstrassen den Preis der Kohle im Südwesten Russlands, im Kiew'schen Gouvernement, billiger machen würde, so fand die Commission, dass die Kohlenpreise in jener Gegend ohnedies fallen würden mit der Eröffnung des Betriebes auf der Iwangorod-Dombrower Bahn. Angesichts dessen kam die Commission zum Schluss, dass der Bau solcher Nährbahnen von den Gruben zu den Hauptbahnen von den Grubenbesitzern selbst ins Werk gesetzt werden müsste; die Unterstützung der Regierung könne höchstens in der Gewährung des Expropriationsrechtes der zum Bau der Bahn nothwendigen Ländereien bestehen.

Letzte Generalversammlung der Actionäre der Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft.

Dem Protocoll dieser Versammlung entnehmen wir folgenden Passus: Die Versammlung beschliesst, den Conseil zu bevollmächtigen, Voruntersuchungen ausführen zu lassen, den Bau ins Werk zu setzen und den Betrieb zu leiten von der Zweigbahn von der Station Bogorodsk der Moskau-Nischni-Bahn zur Bogorodsk-Gluchow'schen Manufactur in der Länge von ca. 15 Werst; alle von der Regierung in diesem Falle verlangten Verbindlichkeiten im Namen der Gesellschaft auf sich zu nehmen, die zum Bau erforderlichen etwa 200 000 Rubel betragenden Ausgaben den flüssigen Mitteln der Gesellschaft zu entnehmen, zur Tilgung dieser Anleihe 50 pCt. der Bruttoeinnahme der Zweigbahn zu verwenden und die Rechnungen der Exploitationsunkosten der Zweigbahn mit denen der Moskau-Nischni-Bahn zu fusioniren.

Eröffnung des Betriebes der Jekaterinenbahn.

Am 18. Mai fand endlich die längst erwartete Eröffnung des regelmässigen Passagier- und Waarenverkehrs auf der Jekaterinenbahn in Gegenwart des Communicationsministers und verschiedener Vertreter der anderen Ministerien mit grossem Pomp und Festlichkeit in Jekaterinoslaw statt.

Betriebsergebnisse der Dünaburg und Witebsker Bahn.

Dem „Report and Statement of Accounts for the year 1883" entnehmen wir: Zahl der beförderten Passagiere 336 599 (in 1882 344 829), Quantität des beförderten Gutes 42 512 889 (37 157 104) Pud; Total-Einnahme 2 823 796 Rubel (2 600 093 Rbl.), d. i. pro Werst der Betriebslänge 11 573 (10 656) Rbl. Total-Ausgabe 1 809 370 (1 627 087) Rbl., d. i. pro Werst 7 415 (6 668) Rbl. Die Ausgabe betrug somit 64,08 (62,58) Procent der Einnahme und für das Betriebsjahr 1883 steht der Mehreinnahme von 92 496 Rbl. eine Mehrausgabe von 10 569 Rbl. gegenüber. Der Reinertrag war 1 014 426 (973 006) Rubel, und zur vollen Verzinsung wurde die Garantie des Russischen Staates mit 42 722 £ erfordert. — Das Anlagecapital wird auf 2080 000 £ in Actien und 500 000 £ Anlehen, der Reservefonds auf 106 809 £ beziffert. —

Der Voranschlag pro 1884 nimmt 2 731 300 Rbl. Einnahme und 1 798 801 Rbl. Ausgabe an.

Spanische Eisenbahnen.

Eisenbahnen über die Pyrenäen.

Nach langen Unterhandlungen sind die Spanische und die Französische Regierung, wie dem „Standard" gemeldet wird, übereingekommen, die Genehmigung zum Bau zweier Eisenbahnen über die Pyrenäen zu ertheilen. Die erste Linie wird die Eisenbahn von Madrid nach Saragossa über Huesca und Lanfranc nach einem 4 km langen Tunnel in Somport verlängern und von dort nach Oleron in Frankreich laufen. Diese Linie wird von grosser Wichtigkeit für Aragon und das Ebrothal und überdies künftighin die kürzeste Route zwischen Paris und Madrid sein. Die zweite Linie wird die Pyrenäen von Lerida über die Thäler Noguera und Pallaresa durchschneiden bis zu einem 3 km langen Tunnel in Solanut, ehe die Linie das Französische Departement Ariège betritt. Die Französische Regierung hat ihre Zustimmung zu der Eröffnung der Lafranc-Route nur unter der Bedingung ertheilt, dass sie die Catalan-Linie erhält, welcher sie die grösste Bedeutung beimisst, weil dieselbe späterhin ihr eine Route über das östliche Spanien, via Lerida, Valencia und längs der Mittelmeerküste nach Carthagena, mit der kürzesten und raschesten Eisenbahnverbindung für den Französischen Handel verschaffen wird.

Eisenbahn Zafra-Huelva.

(Moniteur des intérêts matériels, No. 23 du 8. juin.)

Die Gesellschaft, welche sich mit einem Capital von 28 Millionen Francs (in 56 000 Actien à 500 Fr.) constituirt hat, ist durch Königliches Decret vom 16. Februar cr. ermächtigt worden, 112 000 Obligationen zu erster Hypothek auszugeben. Der Bau der 184 km, welche die gedachte Linie bilden, ist von Herrn G. Sundheim, dem Chef eines der ersten Bankhäuser Spaniens in Entreprise genommen worden, welcher sich contractlich verpflichtet hat, die Verwaltung der Obligationen bis zur Abnahme der fertig gestellten Linie zu übernehmen, und welcher zur Garantie für diese Verpflichtung und ohne Anrechnung der bereits ausgeführten Arbeiten der Gesellschaft eine Caution von 2 500 000 Francs überwiesen hat, welche von ihm in der Spanischen Depositencasse niedergelegt worden sind.

Was den Einnahme-Voranschlag der Linie anbelangt, so haben in dem Bericht, welcher obigem Decret zur Grundlage diente, die Regierungsingenieure die Roheinnahme auf 4 115 000 Francs und die Betriebs- resp. Verwaltungskosten auf 1 619 000 Francs veranschlagt, was einem Betriebsüberschuss von 2 500 000 Francs oder etwa 13 565 Frcs. pro Kilometer ungefähr entsprechen würde. Die Verzinsung und Amortisation der 112 000 Obligationen, zu deren Emission die Gesellschaft ermächtigt ist, beansprucht nur einen jährlichen Betrag von rund 1 800 000 Frcs. oder etwa 9 800 Frcs. pro Kilometer.

Der Verwaltungsrath besteht aus folgenden Herren: Canovas del Castillo (Präsident), Sagasta (Vicepräsident) an Spanischen Mitgliedern und Charles Magniac, Robert Ashburton Milnes, Charles James Murray (Parlamentsmitgliedern), General George W. Higginson, James Weittal und Henry Doetsch als Mitglieder in England.

Bulgarien (Varna-Eisenbahn).

Eine am 5. abgehaltene Generalversammlung beschloss drei Commissäre zu bevollmächtigen, den Verkauf der Varna Eisenbahn an die Bulgarische Regierung abzuschliessen.

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

XII.

Bekanntlich stehen der Eigenthümer des „Newyork Herald", Bennett, und der Minenbesitzer Mackay an der Spitze der „Commercial Cable Company". Diese Gesellschaft wird zwei Telegraphenkabel besitzen. Als Ausgangspunkt in Europa wählte man eine Bucht in der Nähe von Valentia, Irland; an der Amerikanischen Küste führt man beide Kabel vorerst in die Dover-Bay, Nova Scotia, zu Untersuchungszwecken ein, übergiebt sie dem Ocean abermals, um sie schliesslich an zwei verschiedenen Stellen mit den Landlinien zu verbinden. Diese Punkte sind: Rockport in Massachusetts und Fire-Island, etwa halbwegs an der Südküste Long-Islands befindlich.

Das Londoner Haus Siemens Brothers liefert die Kabel, und eines derselben ist bereits fertig. Der Cable-steamer „Faraday" lief vor einigen Wochen in Dover-Bay ein, und begann mit dem Legen der Section Dover-Bay und Cape Ann (Rockport); am 22. Mai wurde das Uferende am letztgenannten Orte gelandet. Zur Zeit ist die telegraphische Verbindung mit Dover-Bay bereits hergestellt, und der „Faraday" wieder auf hoher See, um etwa 1 000 Englische Meilen Tiefseekabels von Dover-Bay aus gegen Irland zu legen. Ist der Vorrath an Kabel erschöpft, wird das Ende in der Mitte des Oceans an eine Boje gelegt und versenkt. Der „Faraday" kehrt nach Woolwich zurück, nimmt den Rest an

Bord, um diesmal mit dem Auslegen bei Valentia zu beginnen und gegen Westen fortzuschreiten.

Nachdem die Spleissung an der Boje in der Mitte des Oceans vollzogen ist, kehrt das Schiff, wenn sich kein Fehler zeigte, nach England zurück, um das zweite Kabel in ähnlicher Weise auszulegen. Noch im Laufe dieses Sommers hofft man, beide Linien dem Betriebe übergeben zu können.

Im vorigen Jahre sah ich den „Faraday" hier im North-River; er kam, um Getreide zu laden, ein Pegasus im Joche — jetzt erfüllt er wieder seinen Zweck.

Wird Deutschland bald durch ein Kabel mit seiner Afrikanischen Colonie verbunden sein? Wird man dort sofort Eisenbahnen in das Innere bauen? Wird eine regelmässige und nicht allzu seltene Dampferverbindung eingerichtet werden? Das sind drei Hauptfactoren für zukünftiges Gedeihen. Der Strom Deutscher Auswanderung wird sich alsdann nach Afrika wenden, und jene Millionen Deutscher, welche, auswandernd, hier dem „Vaterlande" meist ganz entfremdet würden, wissen alsdann, dass sie noch Deutsche sind, und nur ihr Domicil auf einige Zeit wechselten.

Zwischen 2- bis 300 000 Deutsche Einwanderer landeten in letzter Zeit jährlich allein hier in Newyork. Von nun an hat der Deutsche Colonist ein „Mutterland" hinter sich, ein gewaltiger Unterschied.

„Glück auf" zur ersten Deutschen Colonie!

Die hiesige Geschäftskrisis ist noch nicht zu Ende, und es kommen recht traurige Dinge ans Tageslicht — ich überlasse das Referat den betreffenden Fachblättern: Börsen- und Gerichtszeitungen.

Auf jeden Fall wirkt dieser „Krach" lähmend in allen Richtungen, alle jene Verkehrsanstalten, welche nicht allein dem engsten Localverkehre dienen, müssen darunter leiden.

In Europa besteht wahrscheinlich auf allen, wenigstens auf den meisten Bahnlinien, die Bestimmung, dass die Fenster der Waggons auf der Windseite geschlossen sein müssen. Diese Vorschrift ist besonders dann zweckmässig, wenn die Waggons nicht in Coupés getheilt sind, wie bei Salon-, dritter und vierter Classe-Waggons.

Die Amerikanischen Waggons, mit Ausnahme einer Gattung „Pullman-Cars", zu welcher auch Patentwagen anderer Firmen gehören, besitzen keine Coupés, sondern etwa 50 Sitzplätze in zwei Längs-Colonnen; in der Mitte befindet sich der Gang. Jede Bank rechts oder links vom Gange ist für zwei Personen bestimmt und die Rücklehnen können, wie bei gewissen Gartenbänken, über den Sitz hinüber geschlagen werden. Die Schlüssel für die Rücklehnen sind in den Händen der Conducteure und Bremser. Am Ausgangspunkte des Zuges werden sämmtliche Rücklehnen so gerichtet, dass alle Reisenden mit den Gesichtern der Locomotive zugewendet sitzen — nur ausnahmsweise, auf specielles Verlangen, klappt der Conducteur eine oder die andere Rücklehne herum, um einer Gesellschaft von 3 oder 4 Personen bequemere Unterhaltung zu ermöglichen.

In der ersten Zeit kommt dem Europäer ein gefüllter Amerikanischer Waggon sehr sonderbar vor. Neben einer jeden Frontthüre befindet sich, auch im Sommer, der Ofen, dem einen Ofen gegenüber das Watercloset und, Sommer wie Winter, Eiswasser nebst Trinkglas.

Bis jetzt habe ich mit Ausnahme der kleinen, offenen Waggons, welche nach Coney-Island laufen, noch auf keiner der hier mündenden Bahnen Waggons der allgemeinen Classe anderer Construction gesehen — ich bin allerdings noch nicht auf allen Linien gefahren.

Im Winter geht es nun — kommen aber die ersten warmen Tage, so werden, da keine Bestimmungen vorhanden sind, oft alle Fenster, in Sonderheit die Thüren, aufgerissen, und ich sah zuweilen, dass sich die Damen ihre Hüte festhalten mussten, so stark war der Luftzug. Uebrigens finde ich, dass die Ladies und Farmer (bei uns sagt man Bauern) die Fenster vor allen Andern öffnen. Diese schiebt man von unten nach oben, erhält daher den Luftzug direct auf den Unterleib.

Die angenehme Kühlung kommt aber sicher oft theuer zu stehen, und ich bin fest überzeugt, dass eine Menge von „Modekrankheiten" ihren Ursprung der Erkältung im Eisenbahn-Waggon verdanken. So hauptsächlich die zahlreichen Nierenleiden.

Dem Tabakkauen huldigen noch sehr viele Amerikaner, wohl auch Eingewanderte, und ekelhaft ist es, Rüpel zu sehen, wie sie ihre Sauce in den eleganten Waggons oder in den Wartesälen, auch in Gegenwart von Damen, von sich geben. Rauchen darf man nur im Rauchwaggon und in besonderen Abtheilungen gewisser Bahnhöfe — spucken, was viel schlimmer ist, darf man jedoch überall — es ist Vielen sogar ein Sport, sie treffen auf weite Ferne das kleine Loch des „spittoons", wie Dr. Carver Silberthaler.

In den Waggons allgemeiner Classe befinden sich keine Spucknäpfe, und besagte Rüpel senden ihren Saft oft zwei Sitze weit im Gange vorwärts, ohne sich, wenn zufällig nach hinten gelehnt, auch nur aufzurichten: Ein brauner, langer Comet zieht durch den Raum und besudelt den Teppich oder die Matte.

In Europa würde man fast in jedem Lande ein solches Subject auf der nächsten Station hinauswerfen — hier finden das Spucken selbst „highly refined ladies" ganz natürlich.

Haftpflicht.

v. O. Begriff des Eisenbahnbetriebes im Sinne des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes. Kläger ist als Arbeiter der angeklagten Eisenbah-Gesellschaft, während er im Auftrage und unter Aufsicht des beklagtischen Oberlocomotivführers H. in Gemeinschaft mit mehreren anderen Arbeitern damit beschäftigt war, mehrere Achsen auf eine, auf einem Geleise des Bahnhofs S. stillstehende Lowry zu verladen, dadurch körperlich schwer beschädigt worden, dass eine Achse, welche auf Schienen auf die Lowry hinaufgerollt wurde, herunterstürzte und dem Kläger das Bein zerschmetterte. Er forderte von der Beklagten, da er arbeitsunfähig geworden, auf Grund des § 1 des R.-Haftpflichtgesetzes Entschädigung. Die Beklagte hat namentlich bestritten, dass der Unfall beim Betrieb einer Eisenbahn erfolgt sei. Dieser Einwand ist indess in allen Instanzen zurückgewiesen worden, vom Revisionsgericht aus folgenden Gründen: „Die verladenen Achsen sollten unbestritten nach dem Bahnhof der Sächsischen Staatsbahn in Werdau transportirt und dort abgedreht werden, um demnächst zu Eisenbahnwagen der beklagten Gesellschaft und mit diesen zum Eisenbahnbetrieb der Beklagten verwendet zu werden. Die Beladung der Lowry mit diesen Achsen gehörte daher zum Betriebe der beklagten Eisenbahn-Gesellschaft im weiteren Sinne; ob sie auch im Sinne des § 1 des Haftpflichtgesetzes zum Eisenbahnbetrieb gehörte oder ob dies deshalb zu verneinen sein würde, weil die zu beladende Lowry still auf einem Eisenbahngeleise stand, welches, soviel constatirt, in nächster Zeit von einem Eisenbahnzuge oder Rangirzuge nicht befahren werden sollte, kann hier unerörtert bleiben, weil im vorliegenden Falle ein Moment hinzukam, welches nach der Rechtsprechung für geeignet erachtet worden ist, den Begriff des Eisenbahnbetriebes im Sinne des § 1 des R.-Haftpflichtgesetzes herzustellen. Nach der Bestimmung der Eisenbahnbetriebs-Verwaltung sollten nämlich die fraglichen Achsen mit dem nächsten Zuge, dessen Ankunft nahe bevorstand, nach Werdau befördert werden und deshalb hatte der beaufsichtigende Oberlocomotivführer bezw. die mit der Verladung der Achsen beauftragten Arbeiter zur Eile angetrieben. Der erste Richter, dessen Auffassung der Berufungsrichter im Ganzen billigt, führt nun aus, dass eben die Eile, mit welcher die Verladung nach der Bestimmung des aufsehenden Beamten erfolgen sollte, veranlasst habe, dass die Schienen, auf welchen die Achsen in die Lowry gerollt werden sollten, am oberen Ende nicht an den Wänden der Lowry genügend befestigt, bezgl. der Bremsklotz, mit welchem die Befestigung erfolgt war, weggenommen und dadurch der Unfall mittelbar herbeigeführt wurde, wozu auch der Umstand beigetragen habe, dass die Arbeiter eben wegen der gebotenen Eile nicht mehr die nöthige Vorsicht angewandt haben mögen. Bei dieser Sachlage kann es nicht darauf ankommen, ob der Transport nach Werdau wirklich solche Eile hatte und ob, wie in der Berufungs-Instanz unter Beweis gestellt ist, der Transport nach Werdau thatsächlich erst acht Tage später erfolgt ist." (Erk. d. I. Civilsen. des Reichsgerichts vom 3. Januar 1884 in S. F. wider d. S. Th. Ost-West-Eisenb.-Ges.; Seuffert, Archiv N. F. Bd. IX S. 166 f.).

Kartenwerke.

Karte von Angra Pequena und Südafrika. Das „Geographische Institut" zu Weimar hat, obwohl es (bereits 1789 gegründet) eine der ältesten derartigen Anstalten ist, bekanntlich seit längerer Zeit seine Hauptthätigkeit auf den jüngsten Zweig der Kartographie, auf die Bearbeitung von Eisenbahn- und Reisekarten, gerichtet und dürfte durch seine überaus grosse Anzahl derartiger zumeist sehr eingehenden Arbeiten wohl jedem Leser unseres Blattes ein guter Bekannter geworden sein. Die neueste Publication des „Geographischen Instituts" hat nun freilich anderen Charakter, dürfte aber doch aus mehrfachen Gründen ein Anrecht darauf haben, auch in diesem Blatte kurz angezeigt zu werden. Wir meinen die soeben in Weimar erschienene „Karte von Angra Pequena und Südafrika", von R. Müller und C. Riemer bearbeitet (Preis 80 ₰). Diese hochinteressante erste detaillirtere Darstellung der von der Bremer Firma Lüderitz erworbenen Besitzungen und ihrer Nachbargebiete enthält drei auf einem Blatte vereinigte selbstständige Karten: eine Specialkarte des Lüderitz'schen Gebiets von Angra Pequena, sodann eine eingehende Uebersichtskarte von Südafrika und (zur Vergleichung der Grössenverhältnisse!) in gleichem Massstab, wie letztere Karte, noch ein Uebersichtskärtchen des Deutschen Reiches. — Es ist schon mehrfach mit Recht betont worden, dass jetzt, nun das Hauptnetz der grossen Nordamerikanischen Eisenbahnlinien sich mit Riesenschritten seiner Vollendung nähert, der Speculationsgeist auf dem Gebiete der Eisenbahngründung

sich naturgemäss den anderen Continenten zuwenden wird — und nicht in letzter Linie wohl dem schwarzen Erdtheile, dessen Culturerschliessung ja in geradezu ungeahnter Weise vorwärts geht. Mag man selbst ein Freund oder Gegner Deutscher Colonialunternehmungen sein, so wird man doch jedenfalls zugestehen müssen, dass die heute ~~so rege~~ erwachten colonialen Bestrebungen der Europäischen Staaten früher oder später auch mit neuen grossen Eisenbahnunternehmungen in engste Berührung treten werden, und dass daher der Eisenbahninteressent naturgemäss auch die Projecte oder Anfänge neuer Colonialpolitik mit Aufmerksamkeit verfolgen wird.

Die vorliegende Müller-Riemer'sche Karte von Angra Pequena dürfte daher auch in Eisenbahnkreisen eine günstige Aufnahme finden, zumal ihre Ausführung eine klare und sorgfältige ist. — Das selbst auf verschiedenen grossen neuen Specialkarten von Südafrika unrichtig eingetragene Eisenbahnnetz ist hier nach amtlichen Mittheilungen eingezeichnet; es ist von hohem Interesse, die bereits weit in das Innere hineindringenden Bahnlinien zu verfolgen, zumal auch deren projectirte oder im Bau begriffene Fortsetzungen aus der Karte ersichtlich sind. Die projectirte Linie von der Ostküste nach dem Transvaalstaate, dessen Abgesandte zur Zeit in unserer Mitte weilen, ist ebenfalls angegeben.

Ein besonderer Vorzug der Karte liegt entschieden in der Beigabe eines Uebersichtskärtchens des Deutschen Reiches, das, wie gesagt, im gleichen Massstabe gezeichnet ist, wie das Hauptblatt und somit einen directen und anschaulichen Vergleich über das Grössenverhältniss zwischen den Südafrikanischen Ländern und den bekannten Deutschen Staaten ermöglicht.

Die interessante Karte (die, weil den Deutschen Interessen gewidmet, auch die Lage sämmtlicher Deutschen Consulatssitze und Missionsstationen erkennen lässt) ist daher, wie überhaupt jedem die Tagesfragen aufmerksam Verfolgenden, so namentlich auch dem Techniker, durchaus zu empfehlen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. IX. Nachtrag zum Vereins-Betriebs-Reglement.
(Sofort gültig.)

I.

In den im Februar d. J. ausgegebenen VIII. Nachtrag zum Vereins-Betriebs-Reglement ist folgende Anmerkung aufzunehmen:

„In Ansehung der, die Länder der Stefanskrone berührenden Sendungen von Sprengmitteln, ist für den Rayon der Hauptstadt Budapest die dortige Ober-Stadthauptmannschaft diejenige polizeiliche Behörde, von welcher die als Geleitscheine dienenden Frachtbriefe vidimirt sein müssen".

II.

In Gemässheit eines von dem Bundesrathe des Deutschen Reiches gefassten Beschlusses tritt in den Bestimmungen der Anlage D zum § 48 des mit dem Vereins-Betriebs-Reglement gleichlautenden Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands eine Ergänzung und Aenderung wie folgt ein:

1. Am Schlusse der No. XXXVIII ist folgende Bestimmung als letzter Absatz hinzuzufügen:

„Gasförmige Kohlensäure wird zur Beförderung nur dann angenommen, wenn ihr Druck den von 20 Atmosphären nicht übersteigt und wenn sie in Behältern aus Schweisseisen, Flusseisen oder Gussstahl aufgeliefert wird, welche bei einer innerhalb Jahresfrist vor der Aufgabe stattgehabten amtlichen Prüfung ohne bleibende Veränderung der Form mindestens das Anderthalbfache desjenigen Druckes ausgehalten haben, unter welchem die Kohlensäure bei ihrer Auflieferung steht. Jeder Behälter muss mit einer Oeffnung, welche die Besichtigung seiner Innenwandungen gestattet, einem Sicherheitsventil, einem Wasserablassbahn, einem Füllbezw. Ablassventil, sowie mit einem Manometer versehen sein und muss alljährlich auf seine gute Beschaffenheit amtlich geprüft werden. Ein an leicht sichtbarer Stelle angebrachter amtlicher Vermerk auf dem Behälter muss deutlich erkennen lassen, wann und auf welchen Druck die Prüfung desselben stattgefunden hat. In dem Frachtbrief ist anzugeben, dass der Druck der aufgelieferten Kohlensäure auch bei einer Temperatursteigerung bis zu 40 Grad Celsius den Druck von 20 Atmosphären nicht übersteigen kann. Die Versandstation hat sich von der Beachtung vorstehender Vorschriften und insbesondere durch Vergleichung des Manometerstandes mit dem Prüfungsvermerk davon zu überzeugen, dass die Prüfung der Behälter auf Druck in ausreichendem Maasse stattgefunden hat."

2. In No. XVI 4, Absatz 2 ist statt des Wortes „Ballons" überall zu setzen: „Colli".

Die oben unter II 1 und 2 aufgeführten, gegenüber der bisherigen Fassung der Anlage D des Vereins-Betriebs-Reglements eingetretenen Aenderungen haben gemäss Absatz 3 der Eingangs-Bestimmungen des vorbezeichneten Reglements auch für den Vereins-Verkehr Gültigkeit, insoweit derselbe die Eisenbahnen Deutschlands berührt.

Für den die Deutschen Eisenbahnen nicht berührenden Vereins-Verkehr verbleibt es bei den bisherigen Bestimmungen.

Berlin, im Mai 1884. (1434)
Die geschäftsführende Direction des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Simon.

I. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Name der Haltestelle Seitz-Kammern ist, nach einer Mittheilung der k. k. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien in **Seitz** umgeändert worden.

Berlin, den 17. Juni 1884. (1435)
Die geschäftsführende Direction.
Simon.

II. Güterverkehr.

Im **Bayerisch-Sächsischen Güterverkehr** gelangt von jetzt ab für den Transport von Erzen und Roheisen bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Wagen ab Amberg nach Zwickau ein ermässigter Frachtsatz von 0,66 *M* pro 100 kg zur Anwendung.

Dresden, am 14. Juni 1884. (1436)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen
von Tschirschky.

Im Anschluss an die von der Königlichen General-Direction der Sächsischen Staatsbahnen unterm 20. Mai 1884 erlassene Bekanntmachung bringen wir hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass im **Preussisch-Sächsischen Verbandtarife** vom 1. Mai 1882 mit dem 1. Juni d. J. die anderweit ersetzten Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen Posen M. P. einer- und den Stationen der Sächsischen Staatsbahnen andererseits aufgehoben sind und für Posen O. S. fortan andere theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze in Kraft treten.

Die Frachtsätze sind bei den bezüglichen Verbandsstationen in Erfahrung zu bringen und kommen, soweit dieselben Frachterhöhungen zur Folge haben, erst vom 27. Juli d. J. zur Anwendung.

Bromberg, den 12. Juni 1884. (1437 J)
Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 15. Juni cr. ermässigen sich die sub XIII im Nachtrag 2 zum Tarifheft No. 1 des **Deutsch-Polnischen Verband-Güter-Tarifs** enthaltenen Ausnahme-Frachtsätze für Salz im Verkehr zwischen Stationen der Weichselbahn und der Warschau-Terespoler Eisenbahn einerseits und Inowrazlaw, Klausaschacht und Montwy andererseits. Die ermässigten Frachtsätze sind auf den Verbandstationen zu erfahren.

Bromberg, den 10. Juni 1884. (1438 J)
Königliche Eisenbahn-Direction Namens der Verbandsverwaltungen.

Im **Preussisch-Russischen Eisenbahn-Verbande** wird die Fracht für Kleiesendungen von Stationen der Russischen Südwestbahnen nach Königsberg, Pillau und Memel auch nach dem Ausserkrafttreten des Tarifs vom 13./1. Mai 1880 nach dem vom 13./1. August 1883 giltigen Special-Export-Tarif 2 für die Beförderung von Getreide etc. berechnet.

Bromberg, den 14. Juni 1884. (1439 J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 20. d. Mts. treten im **Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbande** für die Beförderung von Gütern des Special-Tarifs III von den Stationen Blumenthal, Gemünd (Eifel), Gondelsheim (Eifel), Hellenthal, Müllenborn, Prüm, Schleiden (Eifel), Wilwerath des Eisenbahn-Directions-Bezirks Köln (linksrheinisch) nach den Stationen

Bruchsal,
Mannheim,
Ludwigshafen,
Stuttgart und
Bischweiler

directe Frachtsätze in Kraft, welche bei den betreffenden Güter-Expeditionen zu erfahren sind.

Köln, den 13. Juni 1884. (1440)
Namens der betheiligten Verwaltungen,
Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrh.).

Zu Theil II des **Deutsch-Italienischen Gütertarifs** (Verkehr via Brenner) vom 1. October 1882 tritt am 15. Juni cr. der III. Nachtrag in Kraft, welcher nebst verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs bezw. der Nachträge I und II auch Frachtsätze für Spiritus, Kartoffelmehl und Stärke im Verkehre mit neu aufgenommenen Stationen der Königl. Eisenbahn-Directions-Bezirke Berlin, Breslau und Bromberg enthält.

München, den 14. Juni 1884. (1441)
General-Direction der K. B. Verkehrs-Anstalten, Betriebs-Abtheilung.

Zum diesseitigen **Local-Gütertarife** vom 1. Mai 1881 ist der vom 15. d. Mts. an gültige Nachtrag 21 herausgegeben, welcher anderweite Tarifsätze für Stationen der Warstein - Lippstadter Eisenbahn, sowie Ausnahme-Tarifsätze für Thon und Hohlglas enthält.

Exemplare des Nachtrags können von den Güter-Expeditionen bezogen werden.

Hannover, den 10. Juni 1884. (1442)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Vom 18. d. M. ab kommt für **Roheisentransporte** in Quantitäten von mindestens 10 000 kg pro Wagen zwischen Station Georgsmarienhütte der Georgsmarienhütte-Eisenbahn und Zwickau ein directer Frachtsatz von 1,18 ℳ pro 100 kg zur Anwendung.

Dresden, am 14. Juni 1884. (1443)
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen,
Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni cr. kommt für den directen Güterverkehr zwischen den Stationen der **Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn** einerseits und Stationen der **Wismar-Rostocker Eisenbahn** andererseits ein neuer Tarif zur Einführung.

Der Tarif ist durch die Güterexpeditionen käuflich zum Preise von 0,30 ℳ zu beziehen.

Schwerin, den 16. Juni 1884. (1444)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Direction
der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahngesellschaft.

Vom 16. Juni cr. ab wird im **Localverkehr** des Eisenbahn - Directionsbezirks **Bromberg,** sowie in sämmtlichen Staatsbahnverkehren die Ueberfuhrgebühr für die Ueberführung der Wagenladungs-Güter zwischen Dirschau und der Güterladestelle Liessau von 5 auf 3 Mark pro Wagen ermässigt.

Bromberg, den 10. Juni 1884. (1445 J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. Vom 1. August 1884 neuen Stils ab werden die durch den neunten Nachtrag zum Deutsch - Russischen Verband - Gütertarif (2. Ausgabe) mit Giltigkeit vom 15. Juni bis 15. September 1884 neuen Stils eingeführten ermässigten Frachtsätze für Weizen, ad Tariftabellen II und IV des Ausnahmetarifs XIII. excl. des Verkehrs mit Rostow-Don'schen Hafen und Rostow a Don (R. W. R. E.) um 3,12 Rubel pro 10 000 kg (610 Pud) erhöht.

Bromberg, den 16. Juni 1884. (1446 J)
Königliche Eisenbahn-Direction,
als geschäftsführende Verwaltung.

Seehafen-Ausnahmetarif. Mit 25. Juni l. J. tritt der neu aufgelegte Seehafen-Ausnahmetarif, Theil II, Heft 2, Verkehr Oesterreich, in Wirksamkeit und wird dadurch der Deutsch-Oesterr. Seehafen-Ausnahmetarif vom 15. Sept. 1883 mit seinen 3 Nachträgen ersetzt.

In dieser neuen Tarifauflage hat auch die Station Brünn Aufnahme gefunden.

Exemplare erliegen bei allen betheiligten Verwaltungen und Stationen und können auch bei der Verkehrsdirection der priv. Oesterr. - Ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft in Wien I, Pestalozzigasse 8, bezogen werden. (1447RM)

K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig-Bahn. Ausnahmetarif für Mehl im Galizisch-Polnischen Verkehre. Mit 1. Juli 1884 gelangt ein Ausnahmetarif für den Transport von Mehl und Mühlenfabrikaten aus Getreide und Hülsenfrüchten bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür pro Wagen im Verkehre von Stationen der Galiz. Carl-Ludwig-Bahn nach Warschau via Krakau-Granica, dann nach Granica transit für Sendungen, welche mit directen nach oder über Czenstochau lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen und in Granica nur der bahnseitigen Umkartirung unterzogen werden, zur Einführung.

Exemplare dieses Ausnahmetarifes sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen zu haben.

Wien, am 14. Juni 1884. (1448)
Die General-Direction.

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn - Directions - Bezirk Erfurt. Mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Strecke Plaue-Ritschenhausen werden die zwischen den Stationen der Strecke Suhl-Grimmenthal gegenwärtig zur Ausgabe kommenden Coupeebillets eingezogen und durch sogenannte Sonntagsbillets, welche an allen Sonn- und Festtagen verausgabt werden und für den einfachen Preis zur Hin- und Rückfahrt an demselben Tage berechtigen, ersetzt werden.

Erfurt, den 7. Juni 1884. (1449)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Für den directen **Personen- und Gepäckverkehr** mit dem Badeorte Westerland auf Sylt via Tondern ist ein für die Badesaison 1884 gültiger neuer Tarif in Kraft getreten.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Personen-Expeditionen.

Exemplare des Tarifs können durch unsere Betriebs-Controle hier unentgeltlich bezogen werden.

Altona, den 12. Juni 1884. (1450)
Königliche Eisenbahn-Direction.

IV. Submissionen.

Eisenbahn - Directionsbezirk Elberfeld. Es soll die Lieferung von:

1. 150 Stück bedeckten Güterwagen ohne Bremse,
2. 50 Stück desgleichen mit Bremse,
3. 150 Stück eiserne Kohlenwagen mit beweglichen Kopfbracken (sogenannte Kippwagen) ohne Bremse,
4. 50 Stück desgleichen mit Bremse,
5. 50 Stück Kalkdeckelwagen ohne Bremse,
6. 900 Stück Radsätze,
7. 1 800 Stück Tragfedern und
8. 2 250 Stück Spiralfedern für Buffer und Zugapparate

im Submissionswege vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen im hiesigen maschinentechnischen Bureau zur Einsicht aus und können auf frankirtes Ersuchen, gegen Erstattung der Druckkosten und zwar von 5 ℳ 50 ₰ für die zu den Positionen 1—5 gehörigen Exemplare, von 2 ℳ 50 ₰ für die zu Position 6 und von 2 ℳ 50 ₰ für die zu Position 7 und 8 gehörigen Exemplare von dem Kanzleivorsteher Peltz hier bezogen werden.

Die Offerten sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von Güter-, Kohlen-und Kalkwagen, Radsätzen, Tragfedern und Spiralfedern“ zu dem am Montag, den 23. Juni, Vormittags 11 Uhr anberaumten Submissionstermine an das maschinentechnische Bureau einzusenden, woselbst deren Eröffnung in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Elberfeld, den 9. Juni 1884. (1451)
Königliche Eisenbahndirection.

Die Lieferung von Werksteinen (circa 21 cbm) zur Erbauung der Grube einer Locomotivschiebebühne auf Bahnhof Hamburg soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die bezl. Bedingungen werden von der unterzeichneten Bau-Inspection gegen Zahlung von 1 ℳ abgegeben.

Die Offerten sind vorschriftsmässig bezeichnet zu dem auf
Sonnabend, den 21. Juni d. J.,
Vormittags 11 Uhr
anberaumten Termine einzureichen.

Hamburg, den 10. Juni 1884. (1452)
Die Königliche Eisenbahn-Bau-Inspection.

Aachen-Jülicher Eisenbahn. Die Lieferung und Aufstellung von 2 Centesimalbrückenwaagen ohne Geleisunterbrechung von 500 Centner Tragfähigkeit soll verdungen werden.

Zeichnungen und Preisangabe sind bis zum 1. Juli d. J. an uns einzusenden.

Aachen, den 14. Juni 1884. (1453)
Die Direction.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn - Gesellschaft. Lieferung von Rüböl. Die Lieferung von circa
210 Metercentner Rübbrennöl und
570 „ Rübschmieröl
für die Zeit vom 1. Juli 1884 bis 30. Juni 1884 wird im Offertwege vergeben.

Offerten sind versiegelt, mit dem gesetzlich vorgeschriebenen Stempel und mit der Aufschrift „Offerte für Oele“ versehen bis 30. Juni 1884, 11 Uhr Vormittags bei der Centralleitung in Wien (I Elisabethstrasse 9) einzubringen.

Bis spätestens zu demselben Termine ist ein Vadium in der Höhe von 5 pCt. des Lieferungswerthes bei der Centralcassa in Wien, bei dem Comité dirigeant in Buccarest oder bei einer der Betriebsleitungen in Lemberg und Jassy zu erlegen.

Die Preise sind franco einer Station der eigenen Bahn, der Nord- oder der Carl-Ludwig-Bahn zu notiren.

Mit der Offerte sind auch Oelproben einzusenden. Die Lieferungsbedingnisse können bei der Materialverwaltung in Wien, Buccarest, Lemberg und Jassy eingesehen werden.

Wien, am 14. Juni 1884. (1454)
Der Verwaltungsrath.

V. Verkauf von Altmaterialien.

Oberhessische Eisenbahnen. Wir beabsichtigen ca. 200 000 kg alter Eisenbahnschienen auf dem Submissionswege zu verkaufen. Offerten sind versiegelt und mit bezüglicher Aufschrift versehen bis zum 30. Juni d. J., Vormittags 10 Uhr, hier einzureichen. Die Bedingungen können bei unserer Magazinsverwaltung eingesehen, auch gegen Frankoeinsendung von 40 ₰ pro Exemplar von unserer Kanzlei bezogen werden.

Giessen, den 14. Juni 1884. (1455)
Grossherzogliche Direction.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 48. # Zeitung des Vereins 1884.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.

Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Dorotheenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 21. Juni 1884.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Quartal baldgefälligst erneuern zu wollen. Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 21. Juni 1884.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Die ausserordentliche Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Berlin den 18. Juni 1884.

Nachdem der Gesetzentwurf, betreffend den Uebergang des Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmens auf den Preussischen Staat, die verfassungsmässige Sanction erhalten hat, wird mit dem 30. Juni cr. die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft aufgelöst; mit diesem Zeitpunkte erlischt auch das derselben durch Beschluss der am 13. Mai 1882 in Berlin abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung ertheilte Mandat als geschäftsführende Direction des Vereins.

Damit keine Stockung in den Geschäften eintritt, hat dieselbe (wie bereits gemeldet) die Vereinsverwaltungen zu einer ausserordentlichen Generalversammlung nach **Harzburg** am **20. Juni** cr. berufen und als einzigen Gegenstand auf die Tagesordnung die **Wahl einer neuen geschäftsführenden Direction des Vereins** gesetzt.

Ueber das Resultat der Wahl hoffen wir noch in dieser Nummer unsern Lesern kurz berichten zu können. (Die Red.)

Telegramm. Harzburg, am 20. Juni, Mittags 11 Uhr. Königlich Direction Berlin auf Antrag der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverwaltungen per Acclamation einstimmig für die nächsten drei Jahre zur Vorsitzenden des Vereins erwählt.

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Etatsjahr 1882.

(Fortsetzung.)

Zugsverkehr.

Die durchschnittliche Anzahl der über die ganze Bahn beförderten Züge betrug:

bei den	a. Personenzüge	b. Güter- und gemischte Züge
Deutschen Bahnen		
a) Staatsbahnen	3 395	3 258
b) Privatbahnen unter Staatsverwaltung	2 110	3 485
c) „ in eigener Verwaltung .	2 071	2 612
überhaupt	3 050	3 169
Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen . .	1 505	2 496
Anderen Vereinsbahnen	2 977	2 603
zusammen	2 544	2 908
im Vorjahre	2 456	2 772

Verbrauch an Locomotivfeuerung.

Von den verschiedenen Arten des Heizmaterials sind verwendet worden:

bei den	a. Holz	b Koke	c. Torf	d. Braunkohlen	e. Steinkohlen	f. Gesammtverbrauch auf Steinkohlenheizwerth reducirt
	cbm	Tonnen				
Deutschen B. .	80 093	29 298	49 827	67 933	2 885 965	2 974 532
Oesterr.-Ung. B.	209 918	1 234	—	974 316	625 708	1 235 258
Anderen Vereinsbahnen .	135 527	741	—	7 374	315 886	350 738
zusammen	425 538	31 273	49 827	1 049 623	3 827 559	4 560 528
im Jahre 1881	435 257	14 807	45 006	1 009 187	3 588 101	4 294 060

IV. Verkehr.

Die steigende Verkehrsbewegung auf den Eisenbahnen hat während des Jahres 1882 weitere Fortschritte gemacht.

Es sind zurückgelegt worden:

1. im Personenverkehre.

	auf den Deutschen Bahnen	auf den Oesterreich.-Ungar. Bahnen	auf den anderen Vereinsbahnen	auf sämmtlichen Vereinsbahnen
	Mille Personenkilometer			
in der I. Classe	164 360	67 544	69 521	301 425
II. „	1 285 585	398 519	193 730	1 877 834
III. „	3 519 736	1 273 586	470 722	5 264 044
IV. „	1 579 295	215 681	57 621	1 852 597
zu ermässigten Fahrpreisen	417 918	232 567	66 105	716 590
auf Abonnementsbillets	93 067	19 851	12 079	124 997
zusammen	7 059 961	2 207 748	869 778	10 137 487
Differenz pro 1882	+ 290 595	+ 161 330	+ 52 411	+ 504 336
in Procenten	+ 4,3	+ 7,9	+ 6,4	+ 5,2
desgl. pro 1881	+ 4,3	+ 4,2	+ 4,7	+ 4,3
„ 1880	+ 5,6	+ 2,6	+ 2,2	+ 4,6
„ 1879	— 0,06	— 2,9	— 14,2	— 2,1
„ 1878	+ 0,7	+ 9,6	— 0,2	+ 2,4
„ 1877	+ 0,06	— 5,2	—	+ 1,3

Eine so erhebliche Steigerung des absoluten Verkehrs war hinreichend, auch den relativen Verkehr zu erhöhen. Von den Personenkilometern kommen auf jedes Kilometer Betriebslänge auf den

	Deutschen Bahnen	Oesterreich.-Ungar. Bahnen	anderen Vereinsbahnen	Vereinsbahnen überhaupt
in der I. Classe	4 830	3 650	15 360	5 284
II. „	37 777	21 537	42 804	32 917
III. „	101 427	68 828	104 004	92 276
IV. „	46 407	11 656	12 731	32 474
zu ermässigten Fahrpreisen	12 281	12 568	14 606	12 562
auf Abonnementsbillets	4 735	1 073	2 669	2 191
zusammen	207 457	119 312	192 174	177 704
im Vorjahre	202 827	112 967	188 334	172 557
Differenz pro 1882	+ 4 630	+ 6 345	+ 3 840	+ 5 147
in Procenten	+ 2,3	+ 5,6	+ 2,0	+ 3,0
desgl. pro 1881	+ 2,7	+ 3,9	+ 3,7	+ 3,2
„ 1880	+ 2,7	+ 1,7	— 0,9	+ 2,4
„ 1879	— 4,5	— 4,5	— 16,0	— 5,3
„ 1878	— 2,9	+ 7,9	— 7,0	— 1,0
„ 1877	— 5,0	+ 7,4	—	— 2,7

In der Frequenz der verschiedenen Wagenclassen gegen die Vorjahre zeigen sich keine erheblichen Schwankungen, es kommen von der specifischen Personenfrequenz nach Procenten auf die:

bei den		I. Wagenclasse	II. Wagenclasse	III. Wagenclasse	IV. Wagenclasse	Reisen zu ermässigten Fahrpreisen
Deutschen Bahnen	1882	2,4	18,4	50,5	22,7	6,0
	1881	2,4	18,7	50,7	22,4	5,8
	1880	2,5	19,3	51,5	21,5	5,2
Oesterr.-Ungarischen Bahnen	1882	3,1	18,2	58,2	9,9	10,6
	1881	3,0	18,2	58,5	10,7	9,6
	1880	3,0	17,9	54,5	14,1	10,5
anderen Vereinsbahnen	1882	8,1	22,6	54,9	6,7	7,7
	1881	8,4	23,6	56,4	4,3	7,3
	1880	8,3	24,2	59,1	—	8,4
sämmtlichen Vereinsbahnen	1882	3,0	18,7	52,6	18,5	7,2
	1881	3,2	19,0	52,8	18,3	6,7
	1880	3,1	19,4	52,8	18,1	6,6

In welcher Weise die Verkehrsänderungen auf die finanziellen Ergebnisse einwirkten, wird bei Besprechung der letzteren dargelegt werden.

2. Güterverkehr.

Ungleich mehr als der Personenverkehr ist der Güterverkehr gewachsen und zwar hauptsächlich bei den Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen, aber auch in der Gruppe „andere Vereinsbahnen", bei der im Jahre 1881 ein Sinken des Güterverkehrs gegen das Vorjahr eingetreten war, hat dieser Verkehr im Betriebsjahr 1882 einen, wenn auch nicht beträchtlichen, Aufschwung genommen.

Es kann nicht Aufgabe dieser Besprechung sein, Combinationen und Untersuchungen über die Ursachen der Entwickelung des Güterverkehrs anzustellen; wir begnügen uns mit der Angabe des Zahlenmaterials.

Im Jahre 1882 haben zurückgelegt auf den:

	Deutschen Bahnen	Oesterreich.-Ungar. Bahnen	anderen Vereinsbahnen	sämmtlichen Vereinsbahnen
	Mille Tonnenkilometer			
Eilgüter	84 858	37 460	12 209	134 527
Stückgüter	838 202	640 948	80 198	1 559 348
Wagenladungsgüter	13 650 052	5 338 557	1 207 663	29 196 272
frachtpflichtige Betriebs- etc. Güter	159 341	205 691	19 187	384 219
zusammen	14 732 453	6 222 656	1 319 257	22 274 366
Fahrzeuge	19 153	14 409	1 216	34 778
Vieh	250 217	166 971	23 792	440 980
Gepäcküberfracht	18 304	8 833	2 673	29 810
überhaupt	15 020 127	6 412 869	1 346 938	22 779 934
im Vorjahre	13 765 744	5 621 841	1 245 620	20 633 205
Differenz pro 1882	+ 1 254 383	+ 791 028	+ 101 318	+ 2 146 729
in Procenten	+ 9,1	+ 14,1	+ 8,1	+ 10,4
im Jahre 1881 betrug die Verkehrsdifferenz pCt.	+ 5,7	+ 9,7	— 0,6	+ 6,4

Entsprechend diesen Verhältnissen betrug der specifische Güterverkehr auf den:

	Deutschen Bahnen	Oesterreich.-Ungar. Bahnen	anderen Vereinsbahnen	sämmtlichen Vereinsbahnen
	Tonnenkilometer			
Eilgüter	2 439	1 998	2 635	2 313
Stückgüter	24 090	34 180	17 306	26 826
Wagenladungsgüter	392 311	284 693	260 609	347 206
frachtpflicht. Betriebs- etc. Güter	4 580	10 969	4 140	6 606
zusammen	423 420	331 840	284 690	382 951
Fahrzeuge	550	768	264	598
Vieh	7 191	8 904	5 134	7 582
Gepäcküberfracht	538	477	591	523
überhaupt	431 699	341 989	290 679	391 654
im Vorjahre	403 616	305 889	280 243	362 511
Differenz pro 1882	+ 28 083	+ 36 100	+ 10 436	+ 29 143
in Procenten	+ 6,9	+ 11,8	+ 3,7	+ 8,0
im Jahre 1881 betrug diese Differenz in Procenten	+ 4,1	+ 9,2	— 1,6	+ 5,2

Die nachstehende Vergleichung ergiebt die Veränderungen, welche in der Beförderung der einzelnen Güterclassen gegen das Vorjahr eingetreten sind; es kamen nach Procenten auf:

bei den		Gepäck	Eilgüter	Stückgüter	Wagenladungsgüter	frachtpflicht. Betriebs- etc. Güter	Fahrzeuge	Viehtransporte
Deutschen Bahnen	1882	0,1	0,5	5,6	90,9	1,1	0,1	1,7
	1881	0,1	0,6	6,0	90,6	1,2	0,1	1,4
Oesterr.-Ungar. Bahnen	1882	0,1	0,5	10,0	83,2	3,2	0,2	2,6
	1881	0,2	0,6	10,0	83,1	3,0	0,3	2,8
anderen Vereinsbahnen	1882	0,2	0,9	5,9	89,7	1,4	0,1	1,8
	1881	0,2	1,0	6,1	88,9	1,8	0,1	1,9
sämmtl. Vereinsbahnen	1882	0,1	0,6	6,8	88,7	1,7	0,2	1,9
	1881	0,1	0,6	7,1	88,5	1,7	0,2	1,8

Hiernach sind also im Güterverkehr keine erheblichen Veränderungen in der Beförderung der einzelnen Güterclassen eingetreten; wir wollen jedoch nicht unerwähnt lassen, dass die Viehtransporte auf den Deutschen Bahnen nicht unerheblich gestiegen, während die Transporte an Stückgütern gefallen sind.

(Fortsetzung folgt.)

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Anwendung der Vereinseinrichtungen auf die Warstein-Lippstadter Eisenbahn nach Maassgabe des § 5 des Vereinsstatuts und Aufnahme der Wismar-Rostocker Eisenbahn in den Verein. Nachdem von der geschäftsführenden Direction des Vereins über die von der Commission für das Vereinsstatut befürworteten Anträge der Betriebsdirection der Warstein-Lippstadter Bahn und des Vorstandes der Wismar-Rostocker Eisenbahn — die Anwendung der Vereinseinrichtungen nach Maassgabe des § 5 des Vereinsstatuts auf die Warstein-Lippstadter Eisenbahn resp. die Aufnahme der Wismar-Rostocker Eisenbahn in den Verein — die statutenmässige Abstimmung eingeleitet worden war (cfr. No. 30 S. 392 dieser Zeitung), hat dieselbe auf Grund dieser Abstimmung nunmehr die Aufnahme des Vorstandes der Wismar-Rostocker Eisenbahn in den Verein sowie ferner ausgesprochen, dass auf den Verkehr der Warstein-Lippstadter Eisenbahn mit den Vereinsbahnen die Vereinseinrichtungen nach Maassgabe des § 5 des Vereinsstatuts Anwendung finden.

Zurechnung neu eröffneter Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Von der geschäftsführenden Direction des Vereins ist auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereinsstatuts allen Verwaltungen mitgetheilt worden, dass die der Kaiserlichen Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen unterstellte, im Grossherzogthum Luxemburg gelegene, 2,4 km lange Zweigbahn Oettingen-Rümelingen-Hesselberg, welche am 7. Mai cr. für den auf den Erzverkehr beschränkten Güterverkehr eröffnet worden ist, als Vereinsbahnstrecke zu betrachten sei. Die Entfernung vom Hauptbahnhofe Oettingen nach der Ladestelle Rümelingen beträgt 0,827 km, die Entfernung von Rümelingen bis zum Endpunkte 1,575 km. An der neuen Zweigbahn sind die Ladestellen Perchesberg, Hesselberg und Langenacker eingerichtet, im Bahnhofe Oettingen-Rümelingen hat diese Zweigbahn Schienenanschluss an die Strecke Oettingen-Bettemburg.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direction sind erlassen worden:

No. 3093 vom 14. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die diesjährige ordentliche Generalversammlung des Vereins (abgesandt am 17. d. Mts.).

No. 3116 vom 9. d. Mts. an die Mitglieder der Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 13. d. Mts.).

No. 3164 vom 9. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 12. d. Mts.).

No. 3176 vom 7. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Anwendung der Vereins-Einrichtungen auf die Warstein-Lippstadter Eisenbahn nach Maassgabe des § 5 des Vereins-Statuts, sowie die Aufnahme der Wismar-Rostocker Eisenbahn in den Verein (abgesandt am 17. d. Mts.).

No. 3317 vom 14. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Ausgabe kombinirbarer Rundreisebillete (abgesandt am 17. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Arlberg-Bodensee und Adriatisches Meer.

Wenige Stunden, nachdem im Bregenzer Hafen der Stapellauf der „Austria“ stattgefunden hat, traten in Lindau die Vertreter Oesterreichs, Württembergs und Badens zu Conferenzen zusammen, welche den Trajectverkehr zwischen den Häfen von Bregenz, Constanz und Friedrichshafen zum Gegenstand hatten. Die Einigung mit Württemberg war eine vollständige und auch die mit Baden ist mit Sicherheit zu erwarten; sowie zu hoffen ist, dass auch hinsichtlich der Verkehrsrelation nach Frankreich, Elsass, dem Rheingebiete u. s. w. alles geregelt und der Verkehr sehr bald in normaler Weise sich abwickeln wird. Auch bezüglich einer Verbindung des Arlberg mit dem Adriatischen Meere sind Verhandlungen im Zuge; denn es gilt, Triest und Fiume die Benutzung des Weges via Arlberg nach der Schweiz, dem Bodenseebecken und darüber hinaus auf Basis billiger Tarife zu erschliessen. Triest mit seinem Südfrüchtenhandel, sowie als Uebergangspunkt für Egyptische und Indische Baumwolle, Fiume für Wein, Holz, Pflaumen und diverse Landesproducte aus den dahinter gelegenen Gebieten finden an der Schweiz und Südwestdeutschland lohnende und bedeutende Consumtions- resp. Absatzrayons, denen intensive Pflege geboten ist, können doch durch dieselbe die Handelsbeziehungen einen ansehnlichen Aufschwung erfahren. Die Concurrenten dieser Linie sind allen voran Venedig, dem die durch die Arlbergbahn erfolgte Abkürzung des Verfrachtungsweges ebenso zu statten kommt als Triest und Fiume, wobei diesem Hafen noch der Vortheil der kürzeren Landroute zufällt. Durch niedrig bemessene Gütertarife kann man der Concurrenz mit Genua, welches ebenfalls bemüht ist, den Güterzug von und nach den Mittelmeergebieten, der Levante und Ostindien an sich zu ziehen, begegnen. Mit der Eröffnung der Arlbergtour und der Oesterreichischen Trajectlinie wird nicht nur das durch seine Naturschönheit ausgezeichnete und durch seinen Gewerbefleiss bekannte Land vor dem Arlberge, sondern das ganze Reich dies- und jenseits der Leitha einer weiteren wirthschaftlichen Entwickelung und einer verheissungsvollen Zukunft entgegensehen können. Der Toast, den der Präsident für Staatseisenbahnbetrieb, Sectionschef v. Czedik, bei der Taufe der beiden Schiffe sprach, fand gewiss einen Wiederhall im Herzen Aller; er sagte u. A.: Das Wort „Meere trennen“, möchte er heute nicht unterschreiben, es sollte lauten: „Meere verbinden“. Die ehemaligen Vorlande Oesterreichs seien zwar jetzt Grossherzoglich Badisch, rücken uns heute aber wieder näher wie unsere übrigen Nachbarn am Bodensee, wenn wir auf unsern Schiffen, also auf Oesterreichischem Boden, zu ihnen kommen und mit ihnen in friedliche Concurrenz treten. Der Herr jener Länder freue sich darüber, und indem wir uns gleichsam neue Vorlande erobern, verkünde unsere Flagge die Ehre und die Macht Oesterreichs.“

Die Erwerbung der Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau) für den Staat.

Das Gesetz vom 8. Juni 1884, betreffend diese Erwerbung, wurde in dem am 14. d. M. ausgegebenen Reichsgesetzblatte publicirt. Es enthält in den Artikeln I, II, III die wesentlichsten Bestimmungen des auch in dieser Zeitung veröffentlichten und diesem Gesetze als Anhang beigefügten Uebereinkommens zwischen dieser Bahn und der Staatsverwaltung. Art. IV bestimmt, dass diese Bahn vom Staate in eigener Regie zu betreiben ist. Laut Art. V tritt das Gesetz sofort in Kraft.

Die Organisirung des externen technischen Dienstes in den Ländern der Ungarischen Krone.

Diese Organisirung wird im Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt vom 14. d. M. in Deutscher Uebersetzung ausführlich mitgetheilt und enthält die Instruction für den externen Dienst der Königlich Ungarischen Bauinspectoren, das Statut für die Districts-Oberingenieure und die auf ihren Wirkungskreis bezügliche Instruction und den Erlass des Königlich Ungarischen Ministers für öffentliche Arbeiten und Communication vom 19. März 1884, betreffend die Eintheilung der Districts-Oberingenieure.

Verstaatlichung der Albrechtbahn.

Der Verwaltungsrath der Albrechtbahn hat auf die Anfrage einer Frankfurter Bankfirma folgendes Schreiben an die letztere gerichtet, welches wir nach der „Frankfurter Zeitung“ reproduciren: „Die Gesetzvorlage betreffs Verstaatlichung der Bahn, welche derzeit noch in verfassungsmässiger Verhandlung steht, sieht die Einlösung der Bahn gegen Zahlung einer Jahresrente in der Höhe des garantirten Reinertrages für die Gesammtdauer der noch ausständigen achtzig Concessionsjahre vor, was eine ebenso lange Dauer der Liquidation der Gesellschaft zur Voraussetzung hat. Aus diesem jährlichen Eingange hat die Verzinsung und Amortisation der Prioritäten, sowie die Verzinsung und seinerzeitige Einlösung der Actien stattzufinden, so dass hiernach in den letzten zehn Concessionsjahren das gesammte Actiencapital mit dem Nominalbetrage der Actie von je 200 fl. zur Rückzahlung gelangen würde. Wenn auch dieser Einlösungsmodus in § 33 der Concessionsurkunde seine Begründung findet, so hofft der Verwaltungsrath dennoch, bei den bevorstehenden Verhandlungen mit der hohen Regierung vielleicht ein für die gegenwärtigen Actionäre günstigeres Uebereinkommen erzielen zu können, und fügen wir zur Klarstellung noch hinzu, dass obige Gesetzvorlage lediglich eine Ermächtigung für die Regierung begründet, auf deren Basis sodann erst die Verhandlungen mit der Gesellschaft zu pflegen sein werden.

Eine Eisenbahnconvention mit Preussen.

Das Oesterreichische Handels- und das Finanzministerium hatte je einen Vertreter nach Berlin entsendet, welche wegen Anschlusses der Linie Hansdorf-Ziegenhals an die Preussischen Bahnen unterhandeln sollen. Es sind die diesbezüglichen Verhandlungen bereits abgeschlossen. (Wir verweisen auf die betreffende, S. 618, Spalte 2 d. Ztg., mitgetheilte Notiz, wo jedoch statt Warnsdorf: Hansdorf zu setzen ist)

Neuorganisation des Staatseisenbahnbetriebes in Wien.

Das K. K. Handelsministerium hat mit Erlass vom 31. Mai auf Grund des Gesetzes vom 8. April 1884, betreffend die Erwerbung der Kaiser Franz-Josefbahn für den Staat, die Auflösung der bestehenden Generaldirection der Kaiser Franz-Josefbahn und die unmittelbare Unterstellung der Linien dieser Bahn unter die K. K. Direction mit 1. Juli 1884 genehmigt und ist wie vorerwähnt auch die Sanction des Gesetzes, betreffend Erwerbung der Pilsen-Priesener Bahn durch den Staat, erfolgt. Aus diesem Anlass hat das K. K. Handelsministerium die Auflösung des

Ober-Bahnbetriebsamtes Pribram, sowie die Creirung von Ober-Bahnbetriebsämtern in Pilsen und Prag, und die Aufstellung einer exponirten Dienstesabtheilung am Kaiser Franz-Josef bahnhofe in Wien, deren Wirkungskreis separat festgestellt werden wird, für den Betrieb der Strecke Wien-Absdorf-Krems verfügt. Zugleich hat das K. K. Handelsministerium eine neue, aus der nachfolgenden Uebersicht ersichtliche Abgrenzung der Bezirke der Ober-Bahnbetriebsämter Wien und Budweis genehmigt; danach werden dem ersteren Ober-Bahnbetriebsamte ausser dem bisherigen Bezirke die Strecken Wien-Absdorf und Absdorf-Krems, dem letzteren ausser dem jetzigen Bezirke die Strecken Budweis-Protivin, Budweis-Wessely, Budweis-Absdorf, Protivin-Zdic und Beraun-Rakonitz zugewiesen. Das Ober-Bahnbetriebsamt Pilsen erhält ausser der Strecke Protivin-Eger der Kaiser Franz-Josefbahn auch die Strecken Dux-Eisenstein und Littitz-Nürschan der Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau), für den inzwischen eingetretenen Fall der A. h. Sanction des Gesetzes über die Erwerbung dieser Bahn durch den Staat zugewiesen. Dem Ober-Bahnbetriebsamt Prag wird derzeit nur die Strecke Prag-Gmünd, nebst der Prager Verbindungsbahn zugewiesen, und ist bei Feststellung dieses Bezirkes darauf Rücksicht genommen, dass bei eventueller Uebernahme weiterer Bahnen des nördlichen Böhmens in den Staatsbetrieb, auch die Strecken dieser Bahn dem Ober-Bahnbetriebsamte Prag zugetheilt werden. Die Bezirke der Ober-Bahnbetriebsämter Linz, Villach, Innsbruck, Pola, Spalato erfahren keine Veränderung.

Uebersicht der Eintheilung der Bezirke der Ober-Bahnbetriebsämter:

Ober-Bahnbetriebsamt Wien: Wien-Linz (Budweiser Abzw.), Amstetten - Kastenreith, St. Valentin - Kleinreifling, St. Pölten-Leobersdorf, Wittmannsdorf-Gutenstein, Wittmannsdorf-Ebenfurth, Scheibmühl - Schrambach, Pöchlarn - Gaming, Penzing - Nussdorf, Maxing-Hetzendorf, Hütteldorf-St. Veit, Wien-Absdorf, Absdorf-Krems.

Ober-Bahnbetriebsamt Linz: Linz- (Budweiser Abzw.) Salzburg, Linz-Gaisbach, Wels-Simbach, Neumarkt-Passau, Lambach-Gmunden, Schärding-Steinach, Braunau-Steindorf, Holzleithen-Thomasroith, Vöcklabruck-Kammer.

Ober-Bahnbetriebsamt Innsbruck: Salzburg-Wörgl, Innsbruck-Lindau, Feldkirch-Buchs, Lautrach-Margrethen, Bischofshofen-Selzthal.

Ober - Bahnbetriebsamt Villach: Kleinreifling - Pontafel, Hieflau-Eisenerz, Laibach-Tarvis, Glandorf-Klagenfurt, Launsdorf-Hüttenberg, Zeltweg-Antonischacht, St. Michael-Leoben.

Ober - Bahnbetriebsamt Budweis: Budweis - St. Valentin, Budweis - Wessely, Budweis - Zdic, Beraun - Rakonitz, Budweis-Absdorf.

Ober-Bahnbetriebsamt Pilsen: Protivin - Eger, Dux Eisenstein, Littitz-Nürschau.

Ober-Bahnbetriebsamt Prag: Prag - Gmünd, Verbindungsbahn-Prag.

Ober-Bahnbetriebsamt Pola: Divacca - Pola, Canfanaro - Rovigno.

Ober-Bahnbetriebsamt Spalato: Spalato-Siveric, Perkovic-Sebenico.

Ab 1. Juli werden somit unter der K. K. Direction für Staatseisenbahnen neun Ober - Bahnbetriebsämter und zwar: Wien, Linz, Innsbruck, Villach, Budweis, Pilsen, Prag, Pola, Spalato functioniren.

Die Streckeneintheilung der übrigen Ober - Bahnbetriebsämter bleibt vorläufig unverändert*) Demnächst ist bei Organisirung des östlichen Staatsbahnnetzes die Creirung neuer Ober-Bahnbetriebsämter zu erwarten.

Donau-Oder-Canal.

Der Club der Land- und Forstwirthe in Wien publicirte eine „Denkschrift über den Ausbau der Wasserstrassen in Oesterreich und über den Bau eines Donau-Oder-Canals". Der Hauptzweck der Denkschrift, welche als Broschüre herausgegeben wird, ist dahin gerichtet, die Ausführung des von den Ingenieuren Arthur Oelwein, Johann Podhajsky und Sigmund Taussig entworfenen Donau-Oder-Canalprojectes zu empfehlen. Nach diesem Projecte werden die Baukosten des 273 km langen Canals mit 39,5 Millionen Gulden veranschlagt; bei einem Tarifsatze von 1,3 kr. pro Tonne und Kilometer für Getreide und von 0,8 kr. für Kohle würde ein Canalverkehr von 1,4 Millionen Tonnen pro Kilometer nothwendig sein, um das Anlagecapital mit 5,2 pCt. zu verzinsen und zu amortisiren. Der Club hat die Denkschrift dem Reichsrathe und der Regierung in der Form einer Petition überreicht. — Dieser Canal ist schon längst projectirt und als Concurrenz der Ferdinands-Nordbahn hingestellt worden; dieses Project tritt nun bei den Verhandlungen dieser Bahn wieder in den Vordergrund.

---

*) Bisher existirte auch noch ein Ober-Bahnbetriebsamt Steyer, dessen Strecken nach vorstehender Uebersicht den Ober-Bahnbetriebsämtern Villach und Budweis zugewiesen worden sind.
Die Redaction.

Normalprofil für Eisenbahnschwellen.

Der Ausschuss des Vereins der Holzproducenten, Holzhändler und Holzindustriellen hat an die Directorenconferenz der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen eine Eingabe gerichtet, in welcher die Erzielung eines Normalprofiles für Eichenschwellen als wünschenswerth bezeichnet wird. In dieser Eingabe wird auf die Nothwendigkeit hingewiesen, Schwellen auf Vorrath zu erzeugen, die dann, wenn die Dimensionen nicht als entsprechend anerkannt werden, schwer oder gar nicht verkäuflich sind. Die Eisenbahnen mögen demnach ein Normalprofil feststellen, was um so leichter möglich sei, als sowohl die Ungarischen Eisenbahnen als die im Staatsbetriebe stehenden Eisenbahnen einheitliche Dimensionen eingeführt haben. Es soll bei alledem den Eisenbahnen freistehen, gegen eine entsprechende procentuelle Mehrleistung oder Minderleistung andere Schwellen zu beziehen, die mit dem Normalprofile nicht übereinstimmen. — Dem Vernehmen nach hat die gemeinsame Directorenconferenz bereits ein Comité zum Studium dieser Frage delegirt, dessen Anträge resp. Beschlüsse wir s. Z. mittheilen werden.

Generalversammlung der Prioritäre der Prag-Duxer Bahn.

Die am 10. d. M. beim Handelsgerichte in Prag abgehaltene Versammlung der Prioritäre der Prag-Duxer Bahn genehmigte mit überwiegender Majorität das mit der Dux-Bodenbacher einerseits und der Staatsverwaltung andererseits abgeschlossene Uebereinkommen. Vertreten waren durch 33 Prioritätsbesitzer ein Prioritätencapital von 5 807 550 fl. mit 34 856 Prioritäts-Obligationen erster und 3 861 zweiter Emission. Der Prioritätencurator empfiehlt nach längerem Exposé die Anträge hinsichtlich des Betriebsübereinkommens, eventuell die Option durch die Dux-Bodenbacher oder den Uebergang der Prag-Duxer an den Staat. Ein Prioritär bekämpfte diese Anträge und versuchte den Nachweis, die Prag-Duxer Bahn sei durch das Bankconsortium, dem 2½ Millionen Prioritäten geschenkt worden seien, geschädigt worden, weshalb er gegen die Annahme der Anträge des Curators protestire und sich für den Fall der Beschlussfassung weitere gerichtliche Schritte vorbehalte. Ein anderer Prioritär hegt Bedenken hinsichtlich der Sicherheit der von der Dux-Bodenbacher Bahngesellschaft zugesagten Garantie für die Verzinsung der Prioritäten der Prag-Duxer Bahn und wünscht Aufklärung, ob diese Verzinsung den anderweitigen Verpflichtungen der Dux-Bodenbacher Bahn vorangehe. Der Director des Wiener Bankvereins giebt diese Aufklärung dahin, dass vor Allem die Einkünfte der Prag-Duxer Bahn an diese selbst abzuführen sind, und dass überdies die Dux-Bodenbacher Bahn unter allen Umständen die Garantie für die Verzinsung der Prioritäten übernehme. Die Deutschen Vertrauensmänner Dr. Wolf und Bankier Günther (Dresden) befürworten in warmen Worten die Annahme der Anträge des Curators und behaupten, gerade das Bankconsortium habe die Sanirung der Prag-Duxer Bahn herbeigeführt. Nachdem der Curator darlegt, dass die Prioritätsgläubiger nicht berechtigt seien zur Abgabe von Protesten, und dass diese keine Rechtsgiltigkeit für die Entschliessungen der Curatelbehörde haben können, wurden die Anträge des Curators genehmigt und demselben der Dank votirt.

Eisenbahn Mödling-Vorderbrühl.

Das Handelsministerium hat für den Fall etwaiger Unterbrechungen oder Störungen des elektrischen Betriebes auf der Südbahnlinie Mödling-Vorderbrühl, sowie zur Ausführung eines mit den bestehenden elektrischen Einrichtungen nicht zu bewältigenden grösseren Verkehres die aushilfsweise Anwendung des Locomotivbetriebes gestattet, hierbei jedoch unter Anderm vorgeschrieben: Die Maximalgeschwindigkeit wird für diesen Fall für den Verkehr in den Strecken auf den Strassen innerhalb der Ortschaften auf zehn Kilometer pro Stunde herabgesetzt. Jedes Funkensprühen ist durch Anbringung von geeigneten Constructionstheilen hintanzuhalten. Die Maschine ist mit einer Glocke zu versehen, mit welcher die Achtungssignale zu geben sind. Die Maschine hat einen lichten Anstrich zu erhalten, da sich die Pferde vor demselben erfahrungsgemäss weniger scheuen. Die Heizung hat mit Coaks zu erfolgen, und hat eine Nachfeuerung während der Fahrt von Mödling in die Brühl zu unterbleiben.

Berliner Bauunternehmer in Oesterreich.

Der Bahnbau Reichenberg-Gablonz-Tannwald erscheint nach mehr als zwanzigjährigem bisher vergeblichem Bemühen nunmehr gesichert. Die Berliner Firmen Donat und Comp. und Bein und Comp. haben die Finanzirung und den Bau der neuen Bahn übernommen. In zwei Jahren soll dieselbe dem Verkehre übergeben werden.

Eine Ovation für Hofrath Kogerer.

Der Beamtenkörper der Franz-Josefbahn hat dem Generaldirector Hofrath Ritter v. Kogerer aus Anlass der am 30. Juni erfolgenden Auflösung der Generaldirection eine Ovation bereitet, welche zeigt, dass Hofrath Kogerer sich die allgemeinen Sympathien, welche bei seinem 40jährigen Dienstjubiläum im Jahre 1881 in mannigfacher Weise zum Ausdrucke kamen, in vollem Maasse zu erhalten wusste. Eine Deputation der Beamten

überreichte Hofrath Kogerer zur bleibenden Erinnerung an das freundschaftliche Verhaltniss, welches zwischen dem Generaldirector und dem Beamtenkörper herrschte, in feierlicher Weise ein prachtvoll ausgestattetes Album mit mehr als 600 Photographien der Beamten. Hofrath Kogerer wird zwar wahrscheinlich noch über den 30. Juni hinaus die Geschäfte der Franz-Josefbahn fortführen, jedenfalls aber nach vollständiger Durchführung der neuen Organisation der Staatsbahnen in den Ruhestand treten.

Patentirte Construction einer Feuerbüchse.

Dieselbe ist vom Inspector Wottitz der Kaiserlichen Generalinspection in Vorlage gebracht worden und hat bei der bisherigen Anwendung günstige Resultate geliefert Insbesondere lässt sie eine bessere öconomische Verbrennung des Feuerungsmaterials, grössere Widerstandsfähigkeit der einzelnen Theile der Feuerbüchse bei entsprechender Verminderung der die Reinigung erschwerenden Verankerungen der Wände und geringere Reparaturkosten voraussehen. Diese Feuerbüchse ist bei der Ferdinands-Nordbahn und der K. K. Direction für Staateisenbahnbetrieb in Anwendung.

Börsenbericht, Coursnotiz und Prioritäten-Conversion.

Die stille Saison wirft schon ihre Schatten voraus, denn ohne irgend welchen Anlass waren die Course matter gehalten, wie aus der folgenden Zusammenstellung der beiden letztwöchentlichen Course der nachfolgenden internationalen Werthe erhellt:

Nordbahn . .	2 524,00	2 518,00	Elbethalbahn . .	189,25	185,40
Franz-Josefbahn	207,75	207,50	Staatsbahn . .	318,60	318,10
Carl-Ludwigbahn	286,50	286,50	Südbahn	151,80	150,75
Oest. Nordwestb.	181,00	179,25			

Einen bedeutenden Erfolg hatte die Subscription der 4 pCt. Goldprioritäten der Rudolfbahn (Salzkammergutbahn), indem der aufgelegte Betrag von 50 000 000 *M.* mehr als zweifach überzeichnet wurde. Bei der Repartition wurden die gegen Einlieferung der alten 5 pCt. Obligationen gezeichneten Beträge voll berücksichtigt, während auf die Zeichnung gegen Baar die Quote von 35 pCt. zugetheilt wurde.

K. K. priv. Südbahngesellschaft.

Betriebsergebnisse pro 1883.

Der Jahresbericht bringt über dieses wichtige Bahnnetz folgende Angaben:

Bauten. Die im Vorwege in Aussicht genommenen 500 000 fl. für Ausführung von Neubauten auf den alten Linien reichten nicht aus, weil die Hochwasserschäden des Herbstes 1882 durchgreifende Arbeiten nöthig machten; diese erforderten 790 071 fl., so dass sich als Endsumme der Baukosten am Schluss des Jahres 1883 der Betrag von 226 778 239 fl. ergiebt.

Auf dem Semmering wurde ein neues Touristenhaus (im Sommer eröffnet) und in Abbazia bei Fiume ein grösseres Hotel für den Winteraufenthalt erbaut (April cr. eröffnet). Im Triester Hafen sind die Hafenbauarbeiten soweit beendigt, dass am 19. December pr. der Schlussstein gelegt und der ganze Hafen der Schifffahrt übergeben werden konnte.

Localbahnen. Liesing-Kaltenleutgeben, 7 km lang, wurde nach einer Bauzeit von 6 Monaten am 18. August 1883 dem Verkehr übergeben; Mödling-Vorderbrühl wurde bis Klausen (1,53 km) am 22. October 1883, Klausen-Vorderbrühl erst 6. April 1884 eröffnet. Laut Concession darf die Bahn fortgesetzt werden und sind Studien für einen Anschluss Hinterbrühl-Heiligenkreuz-Rauhenstein (b. Baden) zum Anschluss an die Badener Tramways und event. Heiligenkreuz-Kaltenleutgeben gemacht worden, jedoch noch nicht beendigt. Von diesen hängt es ab, ob eine Concession für eine Wienerwaldbahn einzuholen ist. Bezüglich des Projectes einer Secundärbahn Spielfeld-Mureck-Radkersburg haben sich Interessenten zu bedeutenden Subventionen bereit erklärt, so dass sofort nach Eintreffen der definitiven Concessionsertheilung der Bau dieser 31 km langen Bahn begonnen und ca. im Juli 1885 dem Betrieb übergeben werden kann.

Das Walzwerk Graz warf einen Gewinn von 60 040 fl. ab und hat der volle Betrieb des in erfreulichem Aufschwung begriffenen Werkes für mehrere Jahre gesichert werden können.

Finanzieller Stand. Das Anlagecapital betrug am 31. December 1883 incl. des in den früher der Südbahn zugehörigen Italienischen Linien investirten Capitals (280 320 077 fl.) 625 474 239 fl., wovon 150 Millionen in Actien und 458 384 502 fl. in Obligationen, in Summa 608 384 502 fl. realisirt sind. Für das Betriebsjahr 1884 ist ein fernerer Betrag des Anlagecapitals von 3 900 000 fl. in Aussicht zu nehmen, dessen Deckung indessen erst später in Erwägung zu ziehen ist.

Betrieb. Die Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr stellten sich auf 39 160 030 fl. (d. i. gegen das Vorjahr 1 295 288 fl. mehr), die Gesammteinnahme auf 39 453 875 fl. (gegen 1883 1 198 696 fl. oder 3,13 pCt. mehr). Eine Vermehrung ergeben der Personen-, Gepäck- und Frachtgutverkehr, gegen das Vorjahr eine Verminderung der Eilgutverkehr und die Militärtransporte; die Verminderung des Eilgutverkehres resultirt aus der Concurrenz der Post bezüglich der kleinen Packete. Die einzelnen Linien anlangend, ergab sich eine Mindereinnahme nur auf den Ungarischen Linien im Betrage von 113 579 fl.

Der Personenverkehr wies eine Zunahme um 1 103 129 Reisende auf, was vorzugsweise den Wiener Ausstellungen wie einigen Tarifermässigungen zuzuschreiben ist, doch hat die Vermehrung der Einnahmen nicht gleichen Schritt mit der Frequenz gehalten.

Der Gesammt-Frachtenverkehr steigerte sich auf 5 811 414 t (d. h. um 446 243 t oder 8,3 pCt.). Berücksichtigt man die Verkehrsabnahme in Wagenladungen und Thieren, sowie der Militärgüter, so ergiebt ich für den eigentlichen Frachtenverkehr ohne Regiegut eine Zunahme um 462 437 t. Hierbei erfuhr die grösste Steigerung das Bau- und Werkholz (um 94 880 t), demnächst Mineralkohle und Coaks (um 65 823 t) und Fassdauben (um 42 108 t). Von einer Abnahme wurden nur wenige Artikel betroffen, darunter Obst (um 22,2 pCt.) und Petroleum (um 13,9 Procent), welche aus besonderen Gründen ein Minus gegen das Vorjahr aufweisen.

Zur Belebung des Oesterreichisch-Ungarischen Seehafenverkehrs sind verschiedene Tarifmassnahmen getroffen worden. Bezüglich des überseeischen Verkehrs durch die Ungarische Regierung unterstützt. Die Ergebnisse lassen einen sehr entwickelungsfähigen Verkehr erhoffen, doch kann anscheinend Triest mit Fiume nicht gleichen Schritt halten.

Die Betriebsausgaben betrugen 16 991 636 fl., hatten somit gegen das Vorjahr eine Zunahme von 1 234 814 fl. aufzuweisen; hiervon treffen allein auf die Wiederherstellung der Wasserschäden aus Herbst 1882 583 264 fl. Ausserdem nahmen zu: die Kosten der Bahnunterhaltung um 220 875 fl., des Verkehrsdienstes um 191 222 fl. und des Zugförderungs- resp. Werkstättendienstes um 240 319 fl., während bei der allgemeinen Verwaltung eine Verminderung um 867 fl. zu verzeichnen war. Bezüglich der Mehrkosten des Zugförderungs- etc. Dienstes wäre noch erläuternd zu bemerken, dass sie einestheils aus der Zunahme der Zugkilometer um 10,25 pCt. (5 572 616 gegen 4 969 263 Personenzug- und 8 314 501 gegen 7 626 628 Lastzugkilometer) resultiren, andererseits aber in Folge der Verkehrsstörung auf der Pusterthaler- und Tyroler Linie der Fahrpark der übrigen Strecken erhöht ausgenutzt werden musste und daher umfangreichere Reparaturen erforderte, als endlich zu letzteren übergegangen werden konnte.

Bezüglich der Ausgaben wird noch mitgetheilt, dass die mit Jahresschluss 1883 abgelaufenen Versicherungsverträge bezüglich Feuer- und Transportschäden nicht erneuert werden, sondern die Verwaltung bezüglich der letzteren die Selbstassecuranz eingeführt, bezüglich der ersteren ihren Beitritt zum gegenseitigen Schaden-Assecuranzverbande der Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahngesellschaften erklärt hat.

Der Betriebsüberschuss stellte sich auf 22 462 238 fl.; das Verhältniss der Betriebsausgabe zur Bruttoeinnahme war 38,29 pCt. und bei Einrechnung der Wasserschäden 43,07 pCt.

Werden vom Betriebsüberschuss die nicht zu den Betriebskosten gehörenden Ausgaben mit 792 584 fl. und die entrichtete Einkommensteuer sammt Zuschlägen mit 2 132 963 fl. in Abzug gebracht, so bleibt ein Reinerträgniss von 19 536 691 fl.; hierzu treten: Betriebsüberschüsse der Local- und Pachtbahnen und Antheil von der Wiener Verbindungsbahn 27 595 fl., Zinsen- etc. Abrechnung (incl. Ertrag des Walzwerkes zu Graz und der Hôtels) 185 163 fl., Annuität von der Königlich Ungarischen Regierung 240 000 fl., Annuität von der Königlich Italienischen Regierung 11 827 955 fl., ergiebt ein Gesammterträgniss von 31 817 404 fl.

Hiervon gehen ab für Verzinsung und Amortisation der Obligationen sowie für Tilgung von Actien 26 999 545 fl. und für Wechsel-Coursverlust 3 022 835 fl., zusammen 30 022 380 fl., so dass als Reinertrag 1 795 024 fl. verbleiben. Unter Hinzuziehung des Uebertrages aus dem Vorjahr bleibt ein Gesammtbetrag von 2 572 633 fl. verfügbar.

Bezüglich der nach dem Betriebsüberschuss genannten Beträge wird noch besonders angeführt, dass die Einkommensteuer und Zuschlag (obwohl noch nicht definitiv geregelt) gegen das Vorjahr 300 000 fl. mehr erforderte, und dass von mitbetriebenen Bahnen die Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter sowie die Graz-Köflacher ein zufriedenstellendes, die beiden Staatsbahnen Mürzzuschlag-Neuberg und Unterdrauburg-Wolfsberg ein kaum nennenswerthes Ergebniss lieferten. Da die beiden Localbahnen (Mödling-Brühl und Liesing-Kaltenleutgeben) erst zu kurze Zeit in Betrieb stehen, ergiebt sich noch kein sicherer Schluss auf die Prosperität. Der Coursverlust nahm in Folge Steigens des Goldagios um 166 333 fl. zu

Den obigen Reingewinn anlangend, wird vorgeschlagen, jeder der 745 600 Actien eine Dividende von 6 Frcs. (= 2 fl. 40 kr.) zu bewilligen, und den nach Abzug des Betrages von 1 789 440 fl. verbleibenden Rest ad 783 193,55 fl. auf die Betriebsrechnung pro 1884 zu übertragen. Der Vorschlag wurde zum Beschluss erhoben.

Der wegen nicht genügender Betheiligung der Actionäre an der Generalversammlung nicht berathene Antrag auf Genehmigung der Betriebsübernahme fremder Bahnen betrifft die nach-

trägliche Genehmigung betreffend Uebernahme der am 15. August in Betrieb übernommene Secundärbahn Steinamanger-Güns, und die Anfrage betreffs Uebernahme des Betriebes der concessionirten Localbahn Barcs-Pakrac nebst Zweiglinien Suchopolje-Slatina und Bastaj-Zdenci, insgesammt 129,5 km lang. Dieser Punkt gelangte (wie bereits S. 532 mitgetheilt) nicht zur Erledigung.

Statistische Daten aus den Beilagen. Betriebslänge: Oesterreichische Linien 809 km, Ungarische 701 km, Kärnter 374 km, Tiroler 306 km, rund zusammen 2 190,29 Kilometer Hauptlinien und 9,62 km Localbahnen (wovon 1,41 km sich in Bau befand). Dazu in Betrieb genommene fremde Linien zusammen 238,11 km. Stand der Fahrbetriebsmittel: 619 Locomotiven, 1 390 Personenwagen, 11 638 Lastwagen, 564 diverse (Post- etc. und Viehwagen) 298 Arbeitswagen und 75 Schneepflüge*). Betriebsleistungen: Es fuhren 102 241 Züge mit 13 887 117 Nutzkilometer; Personenkilometer waren 390 218 956 gefahren, pro Reisenden 42,31 km, und 23,41 pCt. der vorhandenen Sitzplätze wurden dabei ausgenutzt. Die Lastwagen durchliefen 482 991 630 Achskilometer, pro Kilometer Betriebslänge 221 963 Achskilometer und jede Achse im Durchschnitt 20 842 Achskilometer, wobei (excl. Gepäck) 6 490 513 t Gut befördert wurden, auf 1 209 405 556 Tonnenkilometer, pro Kilometer Betriebslänge 552 793. Jede Tonne durchlief durchschnittlich 185,6 km; jede Achse war durchschnittlich mit 2 509 kg belastet und 53,48 pCt. der Tragfähigkeit durch Nettolast ausgenutzt. Betriebseinnahme: Personenverkehr (9 492 287 fl.) incl. Nebenerträge 9 853 442 fl., Güterverkehr 29 306 588, diverse 293 845, gesammt 39 453 875 fl., d. i. pro Kilometer Betriebslänge resp. 4 499, 13 382, 134 und 18 015 fl. Durchschnittssatz. Jeder Reisende bezahlte 1,03 fl., pro Kilometer 2,43 Kr.; jede Tonne 5,02 fl., pro Kilometer 2,65 Kr. Betriebsausgabe: Allgemeine Verwaltung 973 700 Gulden, Bahnaufsicht etc. 5 940 014 fl. Verkehrsdienst 5 669 059 fl., Zugförderung und Werkstättendienst 4 408 863, gesammt 16 991 636 Gulden, d. i. pro Kilometer Betriebslänge resp. 445, 2 712, 2 589, 2 013 und 7 759 fl. rund; im Ganzen 43,07 pCt. der Roheinnahme.

Mit ultimo December 1883 schlossen ab (ohne die verloosten Beträge) Actiencapital 149 006 000 fl.; Anlehen und zwar 3 pCt. Obligationen 397 243 028 fl., 5 pCt. 42 156 985 fl. (ursprünglich 150 000 000 fl. in Actien und 458 384 502 fl. in Obligationen); Reservefonds 5 755 890 fl., Specialreserve für Wien-Pottendorf-Wiener Neustadt 702 237; der Pensionsfonds mit 2 864 201 fl., Vermögensstand (4441 Mitglieder; 230 Männer, 342 Wittwen, 335 Waisen als Pensionsempfänger.)

Zur Verzinsung und Amortisation von Obligationen waren erforderlich (nach Abzug der Steuer- etc. Abgaben dafür) 26 326 980 fl., zur Actientilgung 114 000 fl. St.

Russische Correspondenz.

Eine Russisch-Persische Eisenbahn.

Die „Börsen-Zeitung“ schreibt am 6. Mai: Seit vor etwa 12 Jahren Baron Reuter die Concession zur Erbauung eines Persischen Eisenbahnnetzes erhalten, hat Nichts so sehr das Interesse gewisser Kreise in Anspruch genommen, als das gegenwärtig aufgetauchte Project einer Eisenbahn von Baku nach Rescht. Die Transkaukasische Bahn, welche die Schwarzmeerhäfen Poti und Batum mit dem am Kaspischen Meere belegenen Baku vereinigt, ist mit ihren Zweigbahnen 914 Werst lang. Sie geht über den sogen. kleinen Kaukasus in einer Höhe von 5 600 Fuss über dem Meeresspiegel; die Bahn über den Suramkamm ist eine der bedeutendsten Leistungen der Ingenieure. Um den Zug, der aus nicht mehr als 5—6 Wagen besteht, auf den höchsten Punkt der Bahn zu bringen, bedarf es der Kraft von drei Locomotiven. Die Bahn hat ausserdem nur ein Gleise und erfordert deshalb beständige Remonte. Dank diesem Umstande und der Lethargie der Transkaukasischen Eisenbahngesellschaft hat Batum noch bis jetzt nicht die ihm gebührende Bedeutung, als Naphtha-Exporthafen für die Naphthaindustriellen, und Viele derselben sind froh, wenn es ihnen gelingt, ihre Naphtha an die Aufkäufer, wenn auch zu spottwohlfeilen Preisen, loszuwerden. Diese Lage der Dinge macht auch das Project, eine Naphthaleitungsröhre zwischen Baku und dem Persischen Meerbusen herzustellen, erklärlich. Die Baku'schen Firmen sind überzeugt, dass für ganz Asien mit der Realisirung dieses Projects das Amerikanische Naphtha aus dem Felde geschlagen ist. Als vor einigen Wochen in den Baku'schen Zeitungen das Project mehrfach besprochen wurde, fasste die Transkaukasische Eisenbahngesellschaft plötzlich unerwartet den Beschluss, eine Bahn Baku-Rescht zu bauen, und entsandte zwei Ingenieure nach Teheran, damit dieselben dort die Concession erwirkten.

Einigermassen phantastisch erscheint nun freilich das Project der Legung einer Naphthaleitungsröhre durch Persien. Die Leitungsröhre müsste via Rescht, Teheran und Ispahan bis Buschir führen. Ihre Herstellung sammt allen Einrichtungen der Zwischenstationen würde nicht unter 10 bis 12 Millionen Rubeln zu stehen kommen. Die Unkosten der Exploitation müssen recht bedeutend werden, da es darauf ankommt, die Leitung vor Angriffen der vielen hier nomadisirenden Stämme zu schützen.

Das Bahnproject erscheint in ganz anderm Lichte. Die Bahn, 525 Werst lang, hat als Ausgangspunkt einen Ort, der nur 50 Werst von Baku liegt und läuft dann das Kaspische Meer entlang bis nach Rescht, hier vereinigt sich die Bahn mit der nach Teheran führenden Linie, falls diese bis dahin fertig gestellt ist. (Die Concession zum Bau derselben hat eine Französische Compagnie schon erhalten.) Falls dieses aber nicht der Fall, so wird die Baku-Reschter Bahn bis zur Persischen Residenz fortgeführt. Zieht man die Vortheile in Betracht, welche für Persien die Verbindung seiner Residenz mit Europa durch einen Schienenweg bringt, und wird man sich der politischen und strategischen Bedeutung des letzteren für Russland bewusst, so werden die Kosten der 770 Werst langen Bahn circa 40 Millionen Rubel, als durch den immensen Nutzen, mehr als aufgewogen erscheinen. Gelingt es, Persiens Misstrauen zu besiegen und die Persischen Minister für das Project zu stimmen, so ist der Bau der Bahn in nächster Zeit unzweifelhaft zu erwarten. Das Terrain bietet keinerlei besondere Schwierigkeiten, Heizmaterial ist in Fülle da. Was den Frachtenverkehr anbetrifft, so werden die örtlichen Producte an den Endpunkten der Bahn, allein ihm genügend Material liefern. Ist diese Bahn erbaut, dann kann auch an die Bahn Tiflis-Kars, deren Erbauung das Ministerium schon im September 1883 bestätigte, Hand gelegt werden.

Betriebsresultate der Russischen Eisenbahnen pro 1883.

Die Deutsche St. Petersburger Zeitung brachte am 20. Mai über diesen Gegenstand folgenden Artikel, welchen wir hier wörtlich wiedergeben wegen seines interessanten Inhalts:

„Ist schon das Jahr 1882 in seinem Endergebniss für die Russischen Eisenbahnen im Grossen und Ganzen ein recht befriedigendes gewesen, so gilt dies kaum weniger vom Jahre 1883. Sowohl die Passagierfrequenz als auch der Fracht- und Eilgüterverkehr ergaben bei den meisten Bahnen eine mehr oder minder beträchtliche Steigerung, so dass also der mittlere Bruttoertrag der Bahnen pro Werst im Jahre 1883 den von 1882 um etwas über 5 pCt. und den von 1881 um $13^{1}/_{3}$ pCt. übertraf.

Die Gesammtlänge der Bahnen, von denen gegenwärtig fünf der Regierung und alle übrigen 45 Privatgesellschaften gehören, betrug zum 1. Januar 1883 — 21,593 Werst. Im Laufe des Berichtsjahres wurden dem Verkehre übergeben die 515 Werst lange Bakusection und die 103 Werst lange Batumsection der Transkaukasischen Bahn, insgesammt 618 Werst. Zum Schluss des Jahres 1883 betrug das Bahnnetz somit 22 211 Werst.

Was die Frequenz der Russischen Bahnen im Jahre 1883 betrifft, so gelangten zur Beförderung 33 856 035 Passagiere (239 562 P. mehr als im Vorjahre), 2 450 643 Militär-Personen (186 049 M.-P. mehr als im Vorjahre), 7 024 141 Pud Eilgüter (945 758 Pud mehr als im Vorjahre) und 2 561 433 835 Pud ordin. Frachtgüter (236 340 783 Pud mehr als im Vorjahre). Diese Ziffern über den Frachtgutverkehr geben übrigens nicht das eigentliche Quantum der auf den Russischen Eisenbahnen zur Beförderung gelangten Waaren an; sie sind nämlich aus der Summation des Güterverkehrs einer jeden einzelnen Bahn entstanden, während das nämliche Pud Waare oft mehrere Bahnen passirt hat. Die unmittelbar von den Absendern auf den Aufgabestationen im Laufe des Jahres 1883 entgegengenommene Gütermenge betrug nur 1 445 502 882 Pud ($82^{3}/_{10}$ Millionen Pud mehr als im Vorjahre). Hierzu kommen dann noch die von den Russischen Bahnen im directen Verkehr von ausländischen Bahnen und Dampfschifffahrts-Gesellschaften übernommenen 54 206 510 Pud. ordin. Frachtgüter ($4^{1}/_{5}$ Millionen Pud mehr als im Vorjahre, so dass also im Jahre 1883 an ordinären Frachtgütern Alles in Allem 1 499 709 392 Pud (86 502 310 Pud mehr als im Vorjahre) befördert worden sind.

Die Bruttoeinnahme aller Bahnen bezifferte sich auf 224 266 039 Rubel, was einen mittleren Werstertrag von 10 246 Rubel ergiebt, und übertraf die des Vorjahres insgesammt um 16 110 150 Rubel resp. pro Werst um 489 Rubel, d. h. um 5,01 pCt. Einschliesslich der Extraordinarien bezifferte sich die Bruttoeinnahme der Bahnen insgesammt auf 233 250 160 Rubel resp. pro Werst auf 10 657 Rubel, während sie im Vorjahre insgesammt 215 162 891 Rubel und pro Werst 10 091 Rubel, im Jahre 1881 — 200 840 088 Rubel beziehentlich 9 459 Rubel und im Jahre 1880 — 193 205 931 Rubel resp. 9 145 Rubel betragen hatte.

Diesen Mittheilungen über das gesammte Betriebsresultat der Russischen Eisenbahnen während des letztverflossenen Jahres lassen wir noch eine Uebersicht der Betriebsergebnisse der einzelnen Eisenbahngesellschaften folgen. In dieser Uebersicht behalten wir uns das in unserem Blatte von jeher üblich gewesene Gruppensystem bei, nach welchem zur ersten Gruppe diejenigen Bahnen zählen, deren mittlerer Werstertrag die mittlere Wersteinnahme des gesammten Bahnnetzes übersteigt; zur zweiten Gruppe gehören sodann die Bahnen, deren mittlerer Werstertrag

*) Die nachfolgenden statistischen Zahlen beziehen sich nur auf die Südbahnlinien allein, da die bezüglichen Angaben für die mitbetriebenen resp. Localbahnen in Folge ihrer bedeutenden Abweichung die Gesammtübersicht zu sehr trüben würden. (Anm. d. Red.)

die mittlere Wersteinnahme des gesammten Bahnnetzes nicht erreicht, aber immerhin noch mehr als die Hälfte desselben beträgt und zur dritten — endlich die Bahnen, welche in ihrem mittleren Werstertrag nicht einmal die mittlere Wersteinnahme sämmtlicher Bahnen erreicht haben.

Zur ersten Gruppe zählen nach dieser Eintheilung die nachfolgenden einundzwanzig Bahnen mit einer Ausdehnung von 6 003 Werst, deren Wersteinnahme die sich mit Ausschluss der Extraordinarien auf 10 246 Rubel beziffernde mittlere Wersteinnahme aller Bahnen übersteigt.

Eisenbahn	Länge	Einnahme insgesammt	Einnahme pro Werst	gegen 1882
	Werst	Rbl.	Rbl.	pCt.
Nicolaibahn	609	23 710 304	39 255	+ 7,69
Moscau-Rjasan	243	7 160 213	29 466	+ 1,83
Rjasan-Koslow	198	5 699 051	28 783	+ 5,62
Warschau-Wien	325	8 209 203	25 259	+ 14,09
Moscau-Nishegorod	410	8 882 630	21 665	— 8,11
Zarskoje-Sselo	25	539 981	21 559	+ 0,50
Moscau-Kursk	512	10 312 312	20 141	— 1,08
Lodz-Fabrikbahn	26	491 125	18 889	+ 12,98
Grjasi-Borissoglebsk	199	2 780 569	13 973	+ 18,74
Tambow-Koslow	68	889 208	13 077	+ 4,15
Kursk-Kiew	439	5 607 174	12 773	+ 12,39
Orel-Grjasi	283	3 555 418	12 563	+ 13,28
Riga-Dünaburg	214	2 643 719	12 354	— 4,33
Kursk-Asow	763	9 320 220	12 215	+ 7,51
Orel-Witebsk	388	5 871 999	12 033	+ 24,13
Rybinsk-Bologoje	280	3 271 568	11 684	+ 49,11
Wolga-Don	73	840 098	11 508	+ 6,13
Dünaburg-Witebsk	244	2 794 926	11 455	+ 8,67
Warschau-Terespol	200	2 290 983	11 455	+ 18,10
Moscau-Jarosslaw	272	3 038 410	11 170	— 0,37
Rjashsk-Morschansk	132	1 358 234	10 289	+ 18,02

Von diesen 21 Bahnen erzielten demnach während des Jahres 1883 nicht weniger als 17 Mehreinnahmen, welche sich zwischen 0,50 bis 49,11 pCt. bewegten, während nur bei vier Bahnen der ersten Gruppe die Einnahmen gegen das Vorjahr um 0,37 bis 8,11 pCt. zurückgeblieben sind.

In der zweiten Gruppe lassen wir nun diejenigen Bahnen folgen, deren Wersteinnahme zwar die für das Jahr 1883 sich ergebende mittlere Wersteinnahme aller Bahnen nicht erreicht, aber immer noch über die Hälfte derselben — 5 123 Rubel — beträgt.

Eisenbahn	Länge	Einnahme insgesammt	Einnahme pro Werst	gegen 1882
	Werst	Rbl.	Rbl.	pCt.
Südwestbahnen	2 297	23 529 906	10 244	+ 5,06
Moscau-Brest	1 028	10 174 557	9 897	+ 17,67
Koslow-Rostow	780	7 467 667	9 574	+ 9,32
Romny	711	6 989 349	9 270	+ 22,75
Petersburg-Warschau	1 207	10 457 625	8 664	— 0,57
Borissoglebsk-Zarizyn	426	3 403 028	7 988	+ 10,19
Warschau-Bromberg	138	1 066 473	7 728	+ 1,79
Rostow-Wladikawkas	652	5 024 653	7 707	— 7,28
Baltische	568	4 290 114	7 553	+ 1,56
Tambow-Ssaratow	360	2 642 312	7 339	+ 2,64
Morschansk-Ssysran	498	3 519 331	7 067	+ 21,54
Orenburg	508	3 543 939	6 976	+ 23,95
Weichselbahn	507	3 361 201	6 630	— 0,99
Charkow-Nicolajew	831	5 455 239	6 565	+ 4,44
Fastowo	334	1 940 384	5 810	— 4,56
Libau-Radsiwilischki	480	2 805 948	5 522	+ 24,99
Riga-Tuckum	54	295 332	5 469	— 7,04
Losowo-Ssewastopol	644	3 436 265	5 336	+ 5,50
Schuja-Iwanowo	171	878 639	5 138	— 9,53

Wie obige Uebersicht erkennen lässt, rangirt weit über die Hälfte der Russischen Eisenbahnen, und zwar 19 Bahnen mit einer Gesammtausdehnung von 12 194 Werst, unter die zweite Kategorie; von diesen Bahnen hatten im Vergleich zum Vorjahr 6 Mindereinnahmen im Betrage von 0,57 pCt. bis 9,53 pCt.; eine Mehreinnahme von 1,56 pCt. bis 24,99 pCt. erzielten dagegen die 13 übrigen Bahnen dieser Gruppe.

Zur dritten Gruppe endlich gehören die übrigen Bahnen, deren Wersteinnahme nicht einmal die Hälfte der mittleren Wersteinnahme aller Bahnen erreicht und sich zwischen 937 Rubel und 5 084 Rubel bewegte.

Eisenbahn	Länge	Einnahme insgesammt	Einnahme pro Werst	gegen 1882
	Werst	Rbl.	Rbl.	pCt.
Mitau	127	645 608	5 084	— 4,69
Rjashsk-Wjasma	657	3 280 257	4 993	+ 22,29
Uralbahn	669	3 273 475	4 893	— 10,68
Transkaukasische	940	3 372 798	4 704	— 30,77
Liwny	57	245 634	4 309	+ 1,48
Nowotorshok	127	484 040	3 803	+ 8,77
Baskuntschak	69	202 552	2 936	— 13,03
Jarosslaw-Wologda	192	559 560	2 914	+ 10,76
Nowgorod	157	489 254	2 798	— 2,10
Donez-Kohlenbahn	660	1 590 468	2 409	+ 8,90
Riga-Bolderaa	17	37 532	2 208	— 40,42
Bekowo-Zweigbahn	14	28 093	2 007	— 3,37
Murom	100	198 023	1 980	+ 7,31
Shabinka-Pinsk	136	248 574	1 828	+ 56,77
Ssestrorjezk	6	9 659	1 610	— 34,63
Borowitschi	48	42 628	1 522	— 2,93
Putilowbahn	28	30 426	1 087	+ 180,16
Obojan	30	28 122	973	— 3,30

Zur letzten Gruppe gehören mithin 18 Bahnen mit einem Bahnnetz von 4 014 Werst; von diesen Bahnen hatten im Vergleiche zum Vorjahre nur 8 Mehreinnahmen von 1,48 pCt. bis 180,16 pCt., 10 dagegen Mindereinnahmen von 2,10 pCt. bis 40,42 pCt.

Amerikanische Correspondenz.

Die Lage der Amerikanischen Bahnen.

Im Mai d. J. ist in Amerika eine Krisis ausgebrochen, durch welche die Bank- und Eisenbahnpapiere sehr erhebliche Herabsetzung ihrer Courswerthe erlitten haben, einzelne davon sogar werthlos geworden sind. Es erscheint daher von Interesse, die in dem nachstehend auszugsweise wiedergegebenen Artikel des bedeutendsten Amerikanischen Fachblattes, der „Railr. Gaz.“, niedergelegten Ansichten über die jetzige Lage der dortigen Bahnen kennen zu lernen:

„Die dieswöchentlichen Ereignisse in Wall Street sind geeignet, zu einer sorgfältigeren Erwägung der wirthschaftlichen Lage anzuregen und den Versuch zu machen, zu ermitteln, ob das furchtbare Sinken der letzten Zeit hervorgebracht ist durch ein Unterwühlen der Fundamente oder durch ein Erdbeben, dessen Ursache eine geheimnissvolle ist oder doch durch die Macht des Menschen nicht verhindert oder vorausgesehen werden kann. Augenscheinlich besteht noch in vielen Kreisen Unklarheit darüber, weshalb die Geschäfte des Landes nicht in gleich günstiger Lage sind, wie 3 Jahre früher, also ehe der Verfall der Eisenbahnactien begann und als die grösste Thätigkeit in beinahe allen Arten industrieller Unternehmungen herrschte; als Jedermann auf einen guten Markt für die anwachsende Erzeugung fast jeden Fabrikartikels so fest rechnete, dass in allen Zweigen der Industrie grosse Anstrengungen und Aufwendungen gemacht wurden zur Ausdehnung des Geschäfts.

Wir haben in den vergangenen vier Jahren verschiedentlich zu zeigen gesucht, dass der Gang, welchen die Dinge nahmen, unmöglich stets oder sehr lange dauern könne, dass, wenn er beibehalten würde, unvermeidlich Unheil daraus erwachsen müsse und wir haben dies durch statistische Nachweise deutlich nachgewiesen. In einem Lande, welches an Fabrikaten sehr wenig ausführt, erfuhr die Fähigkeit, zu fabriciren, einen 4 bis 5 mal stärkeren Zuwachs als die Bevölkerungszahl; während gleichzeitig das in Cultur gesetzte Land, welches den bei Weitem grössten Theil des Exports liefert, nicht in gleichem Masse zunahm wie die Bevölkerung. Man kann beinahe sagen, dass der gesammte Einwohnerzuwachs verwiesen wurde auf die Erzeugung von Gütern, welche einem schon gut versorgten Markt zuzuführen waren oder auf die Beschaffung der Mittel für eine zukünftige bedeutende Zunahme der Production — Herstellung der Gebäude, Verfertigung der Werkzeuge und Maschinerien etc. In 4 Jahren fand allerdings eine Zunahme der Bevölkerung von beinahe 12 pCt. statt; aber gleichzeitig betrug die Vermehrung einzelner zur Versorgung dieser Bevölkerung bestimmter Industriezweige wohl 50 pCt. und die Meilenzahl der Eisenbahnen, welche die Transporte dieser Bevölkerung auszuführen hat und von welcher allein jene erhalten werden, erhöhte sich um 39 pCt.

Nun hätte dies aber eine gesunde Lage der Dinge nur sein können, wenn das Land in gleichem Masse mit Gütern und Transporten vier Jahre früher versorgt worden wäre oder einen sehr grossen Theil seiner Bedürfnisse, welche vortheilhaft im Lande zu bekommen sein würden, von aussen bezogen hätte. Aber vor 4 Jahren war wohl so ziemlich die Zeit, in der die durchschnittliche Consumtion des Landes auf der höchsten bis jetzt erreichten Stufe stand und die Zunahme in den heimischen

Industrien hat seitdem den Gesammtverbrauch fremder Waaren nicht wesentlich herabgedrückt. Das Entstehen der sich jetzt schwer fühlbar machenden Ueberproduction in vielen Artikeln war daher eine fast unvermeidliche Folge.

Nach dem Census von 1880 kamen 575 Einwohner auf jede Mile Eisenbahn; beim Beginn des laufenden Jahres, also nach 3½ Jahren, nur 466, obwohl die Bevölkerung inzwischen in nie vorher erreichter Weise angewachsen war.

Schon seit 1881 musste es klar sein, dass der Gang der Dinge ein unregelmässiger und eine Störung zu erwarten war; letztere begann denn auch schon lange vor Schluss des Jahres 1883 und war in manchen Stücken unverkennbar. Eisenbahnactien insbesondere waren seit Mitte 1881 gefallen; die grosse Eisenindustrie war leidend und zahlreiche andere Fabrikationszweige waren in verhältnissmässig unvortheilhafter Lage.

Da das Heruntergehen für längere Zeit ein stufenweises war, glaubten selbst die von der Lage am wenigsten Befriedigten, dass eine Krisis, eine Panik nicht zu befürchten sei; Actien schienen namentlich so tief gefallen, dass sie nicht viel tiefer gehen konnten. Nichtsdestoweniger trat eine Art Panik in der ersten Hälfte des Mai cr. ein. Actien, die lange Zeit 7 pCt. jährlich gegeben haben und noch gaben, fielen an einem Tage um 10 pCt. und Mancher fürchtet noch Schlimmeres.

Soweit es die gegenwärtige wirthschaftliche Lage betrifft, ist nichts erkennbar, was eine Panik beschleunigen könnte, sie käme denn als der Höhepunkt einer langen Periode schlechter Verhältnisse wie der oben geschilderten. In den hauptsächlichsten erzeugenden Industrien hat ein plötzlicher oder bedeutender Umschwung nicht stattgefunden.

Die Production von Kohlen und Coks in den ersten vier Monaten dieses Jahres weicht ungeachtet der ungünstigen Lage der Eisenindustrie nur wenig ab von der früherer Jahre. Die nordwestlichen Eingänge von Getreide während der 5 Monate December 1883 bis incl. April 1884 waren sogar viel bedeutender als in dem gleichen Zeitraum der Vorjahre, die nordwestlichen Versendungen stärker als je zuvor, und nur die Atlantische Einfuhr war, mit der Ausnahme von 1881/82, geringer als je seit 1877.

Speciell waren Eingang und Ausgang im April cr. in jeder Beziehung bedeutender, als im Vorjahr und die nordwestlichen Verladungen waren nie so umfangreich im April eines früheren Jahres während des noch bestehenden Schifffahrtsschlusses.

Die Verpackung und Verladung von Mundvorräthen (provisions) nächst dem Getreide, die Haupt-Ausfuhrartikel des Nordwestens, ist in diesem Jahre ungewöhnlich schwach ausgefallen, denn die Ausfuhr darin während der ersten 3 Monate dieses Jahres betrug 34 pCt. weniger als 1883.

Die Verladungen von Vieh vom Westen sind hingegen etwas stärker als früher gewesen. Die Bewegung im Holzhandel ab Chicago, einem Geschäftszweig von grosser Bedeutung, hat sich auf gleicher Höhe, wie früher gehalten. Die Verladungen von Kaufmannsgütern, einem Verkehr von noch grösserer Wichtigkeit, ist genau von gleichem Umfange wie 1883, und stärker als je vorher, 1882 ausgenommen, gewesen.

Die Einnahmen von 76 Eisenbahnen in dem I. Quartal 1884 betrugen ebensoviel wie im Vorjahr, dagegen pro Mile 7 pCt. weniger. Im April ergiebt sich bei 49 Bahnen, welche die Einnahmen veröffentlicht haben, ein Gesammtmehrbetrag von 7½ pCt. und nur eine geringe Abnahme pro Mile.

Mangel an Vertrauen ist sehr schwer, in seinem Ursprung oder Lauf zu verfolgen. Wenn aber eine grosse finanzielle Einrichtung zu Grunde geht, so pflegen andere mit hineingerissen zu werden, und Mangel an Vertrauen ist die nothwendige Folge davon, weil Niemand weiss, wer noch zahlungsfähig bleibt. Es ist übrigens eine der eigenthümlichen Erscheinungen der gegenwärtigen Störungen, dass Geld im Ueberfluss vorhanden ist und der Zinsfuss ungewöhnlich niedrig steht, ein Zustand, wie er wohl noch nie am Vorabend einer finanziellen Panik vorgekommen ist und welcher der Hoffnung Raum giebt, dass Heilung nicht fern ist.

Executivcomité.

Der sehr thätige und fähige Mr. Alb. Fink, Commissar des Executivcomités der Vereinigten Durchgangs(Trunk)-Bahnen hat um seinen Abschied nachgesucht, anscheinend weil seine Thätigkeit dadurch durchkreuzt resp. unwirksam gemacht ist, dass die Mitglieder des Comités selbst die über die Concurrenz getroffenen Abkommen entweder vernachlässigt oder direct verletzt haben.

Die Entlassung soll bis jetzt nicht angenommen sein, weil der Genannte unentbehrlich sei. Wie werthvoll dessen Dienste im Interesse des grossartigen Verbandes, der sich auf viele Tausende von Miles Eisenbahn erstreckt, bisher gewesen ist, geht daraus hervor, dass auf die Nachricht von seinem Abgang die Inhaber von Werthpapieren in grosse Unruhe gerathen sind, weil sie ihn kennen als ein festes Bollwerk gegen die Entwerthung ihres Eigenthums.

Im Uebrigen hat das Executivcomité beschlossen, dass für die Folge Tarifherabsetzungen nicht eintreten sollen, auf die blosse Behauptung hin, dass eine der concurrirenden Linien heimlich von den festgesetzten Frachten abgewichen sei, sondern dass dies zuvor durch positive Beweise belegt werden müsse.

Die Comitéabtheilung für Personentransport ist damit beschäftigt, einen neuen Vertrag zu Stande zu bringen, wonach die gesammten Einnahmen des Personenverkehrs der Linien östlich von Chicago und St. Louis als gemeinsame angesehen und nach vorher zu bestimmenden Verhältnisszahlen vertheilt werden sollen. Durch ein derartiges Abkommen, dessen Zustandekommen in nahe Aussicht gerückt ist, wollen sich die östlichen Verwaltungen unabhängig machen von den westlichen.

Einnahmeausfälle.

Die Union-Pacificbahn, deren Länge seit dem Jahre 1881 bis jetzt von 3 300 auf 4 300 Miles (ca. 6 900 km) angewachsen ist, hatte im März d. J. einen Ausfall gegen voriges Jahr an ihren Bruttoeinnahmen von 419 046 D. (17½ pCt.) und an dem Nettoertrage von 527 911 D. (= 41 pCt.). In den ersten 3 Monaten dieses Jahres betrug der Ausfall gegen das Vorjahr in den Bruttoeinnahmen 15 pCt., in den Nettoeinnahmen 19 pCt. Dieser erschreckende Ausfall an dem Nettoverdienst liegt nicht etwa an ausnahmsweise grossen Einnahmen des letzten Jahres, denn dieselben waren nicht grösser als 1882, sondern in den gegenwärtig grösseren Betriebsausgaben; dieselben betrugen in diesem Jahre 73 pCt. der Einnahmen, 1883 = 52 und 1882 = 64 pCt. Durch die in diesem Jahre stärker gewordene Concurrenz sind die Tarifsätze herabgedrückt und der Procentsatz der Ausgaben ist höher geworden.

Auch eine andere grosse Bahn, die Denver und Rio Grande Bahn, 1 694 Miles (2 727 km) lang, hat in den ersten Monaten dieses Jahres aussergewöhnlich schlechte Geschäfte gemacht. Sie hatte im März nur 17 750 D. Nettoeinnahme = 10,6 D. pro Mile. Hieran waren vorzugsweise die heftigen Schneestürme des genannten Monats schuld, wodurch sich die Betriebsausgaben auf 96 pCt. erhöhten.

In den drei ersten Monaten dieses Jahres betrug der Ausfall in den Nettoeinnahmen 73 pCt., dieselben sind von 398 D. pro Mile im Vorjahr auf 70,5 D. zurückgegangen. Es ist danach nicht zu verwundern, dass die 7 pCt. consolidirten Prioritätsobligationen dieser Gesellschaft auf ca. 57 pCt. gefallen sind.

Brasilien.

Der den Brasilianischen Kammern in den ersten Tagen des Mai cr. vorgelegte Bericht liefert folgende statistischen Angaben über die Eisenbahnen des Kaiserreiches: Linien in Betrieb 5 600,85 km, solche in Bau 2 402,78 km, zusammen 8 003, 63 km. Zu dieser Summe ist noch die der im Stadium der Vorarbeiten befindlichen Linien hinzuzurechnen, deren Ausdehnung jedoch nicht angegeben ist.

Ein Theil der aufgeführten Linien wird folgendermassen classificirt:

	in Betrieb km	in Bau km
Staatsbahnlinien	1 502,9	758,1
Durch Gesetz vom 24. September 1873 garantirte Linien	1 157,9	567,8
Durch Gesetze von 1855, 1867, 1873 (10. September) und 1882 garantirte Linien	388,2	892,6

Demnächst reproduciren wir ein Verzeichniss der Verpflichtungen des Staates zu Zinsgarantien, sowohl für Linien, deren Anlagecapital festgestellt ist, wie für solche, für die eine genaue Höhe des Capitals noch festzustellen bleibt:

Garantirte Linien mit festgestelltem Capital.

Linien	Garantirtes Capital Milreis	Procentsatz	Jahresbetrag der Garantie Milreis
Natal-Nova Cruz	5 496 052,544	7	384 723,678
Graf von Eu	6 000 000,000	7	420 000,000
Recife-Palmares	14 983 644,444	7	962 515,656
Recife-Limoeiro	5 000 000,000	7	350 000,000
Maceio-Imperatriz	4 553 000,000	7	318 710,000
Bahia-Alagoinhas	16 002 000,000	7	1 120 140,000
Central-Bahia	13 000 000,000	7	910 000,000
Carangola	6 000 000,000	7	420 000,000
Minas et Rio	15 495 253,085	7	1 084 667,715
S. Paulo et Rio-Janeiro	10 665 000,000	7	746 550,000
Santos-Jundiahy	23 555 850,000	7	1 648 909,000
Paranagua-Corityba	11 492 042,707	7	804 442,989
Thereza Christina	5 451 008,900	7	381 570,623
Rio Grande-Bagé	13 521 453,222	7	946 501,725
Quarahim-Itaquy	6 000 000,000	6	360 000,000
Mogyana (Verlängerung)	7 000 000,000	6	420 000,000
Timbo-Alagoinhas	2 650 000,000	6	159 000,000
Zusammen	166 865 304,902	—	11 437 731,286

Garantirte Linien, deren Capital noch festzusetzen bleibt.

Linien	Maximum des Capitals Milreis	Procentsatz	Jahresbetrag der Garantie Milreis
Dom Pedro I.	35 555 555,555	6	2 133 333,333
Bagé-Cacequy	12 000 000,000	6	720 000,000
Cacequy-Uruguayana	13 100 000,000	6	786 000,000
Victoria-Natividade	13 000 000,000	6	780 000,000
Zusammen .	73 655 555,555	—	4 419 333,333

Von den vier letztgenannten Linien befinden sich die 1. und 4. im Stadium der ersten Vermessung im Terrain; die Vorarbeiten der 2. liegen zur Genehmigung vor und bemessen das erforderliche Anlagecapital auf 12 951 112 Milreis; die Vorarbeiten der dritten sind bereits genehmigt.

Ausserdem wird der Staat zur Bewilligung folgender Zusatzgarantien ermächtigt:

Linien	Maximum des Capitals Milreis	Procentsatz	Jahreszins Milreis
Aracajee-Simao Dias	13 000 000	6	780 000
Natal-Nova Cruz (Verlängerung)	1 500 000	6	90 000
Graf von Eu (Verlängerung) .	800 000	6	48 000
Summa .	15 300 000	—	918 000

Die Vorarbeiten der ersten dieser drei Linien waren bereits bei Seite gelegt; die der zweiten sind genehmigt, die der dritten stehen auf dem Punkte, es zu werden. Das Capital für die zweite, welche das Thal von Cearà-mirim durchschneidet, ist auf weniger als 1 500 000 Milreis reducirt worden.

Literatur.

Betrachtungen über Umladevorrichtungen der Eisenbahnen von Franz Schima, Oberingenieur in Prag. Selbstverlag, 1884.

Der Verfasser berichtet unter Hinweis auf das in seiner Schrift: „Studien und Erfahrungen im Eisenbahnwesen etc.", Prag 1881, Verlag von H. Dominicus, im Princip behandelte Thema über einen in der Wochenversammlung des Architecten- und Ingenieurvereins in Böhmen am 4. Januar 1882 in Prag bezüglich der Umladevorrichtungen gehaltenen Vortrag.

1. Wagen mit Selbstentleerung.

Die Broschüre enthält Skizzen über die auf der Buschtêhrader Eisenbahn etc. zum Transport von Erz, Steinen und Kohlen eingeführten, zweckmässig verbesserten Wagen mit Selbstentleerung unter Angabe der Tragfähigkeit, des Wagengewichts und Rauminhalts, Beschreibung der Manipulationen bei der Beladung und Entleerung und Bezeichnung der Kosten.

2. Umladevorrichtungen beim Anschluss einer schmalspurigen an eine normalspurige Bahn.

An der Hand der auf Böhmischen Bahnen bei der Umladung der Frachtgüter zwischen zwei Bahnen mit verschiedener Spurweite gesammelten Erfahrungen kommt der Vortragende zu dem Schluss, dass die Anlage von Schmalspurbahnen sich hinsichtlich der Herstellungs- und Betriebskosten als günstig ausweise, so lange der Verkehr derselben verhältnissmässig nicht stark und in sich selbst abgeschlossen sei. Stehe jedoch ein bedeutender und steigerungsfähiger Anschlussverkehr mit einer normalspurigen Bahn in Aussicht, dann sei die Anlage einer gleichspurigen Bahn unbedingt nothwendig, weil dadurch Stockungen des Verkehrs in den Uebergangsstationen vermieden würden und eine rasche Circulation und gute Ausnutzung der Wagen gefördert, die Leistungsfähigkeit der Bahn mithin erhöht werde.

3. Einfluss der Umladevorrichtungen im Zusammenhange mit anderen Factoren auf die Transporte und Preise der Materialien, speciell des Getreides.

Hierzu wird in der Einleitung gesagt:

„Die Wichtigkeit der Umladevorrichtungen macht sich besonders bei der Beförderung der Massengewichte, als: Kohlen, Erze, Steine, Baumwolle, Obst, Getreide, Holz und sonstiger Bodenproducte geltend, und das um so mehr, je verschiedenartiger die zu den Transporten verwendeten Beförderungsmittel sind, und je öfter mithin Umladungen vorgenommen werden müssen. Letzteres ist besonders bei überseeischen Transporten der Fall, welche vom Aufgabeorte bis zur Abgabestelle auf Strassen, Eisenbahnen und unterschiedlichen Gewässern bewerkstelligt werden. Zu viele Umladungen erhöhen den Frachtpreis, entwerthen die Qualität und beeinträchtigen somit die Concurrenzfähigkeit der transportirten Güter. Es ist demnach von besonderer Wichtigkeit, Umladevorrichtungen in Anwendung zu bringen, durch welche Frachten rasch, billig und ohne Beschädigung von einem Beförderungsmittel auf das andere übersetzt werden können".

Der Verfasser hebt alsdann hervor, wie wichtig es für das öffentliche, wirthschaftliche Leben sei, die Marktpreise der in grossen Mengen zum Gebrauche dienenden Stoffe, namentlich des Getreides, sowohl am Erzeugungsorte, als auch an den Consumplätzen kennen zu lernen. Es sei z. B. eine bekannte Thatsache, dass in Folge der progressiven Massenproduction des Getreides in Amerika zu denkbar billigsten Preisen die Europäischen Märkte damit in grossen Mengen überschwemmt und hinsichtlich ihrer Concurrenzfähigkeit wesentlich beeinträchtigt würden. Zur Begründung sind sehr interessante Vergleiche zwischen den in Amerika und Europa in dieser Richtung massgebenden Factoren angestellt, insbesondere über: Erwerbung von Grund und Boden, Arbeitslöhne, Steuern, Verpackung, Zufuhrkosten zur Bahn, Umladekosten von Bahn zu Schiff und umgekehrt, Bahn- und Zolltarife und über das Wesen der Speculation.

Der Verfasser schliesst seinen Vortrag mit dem Wunsche, dass diese skizzenhafte Darstellung zur Anregung in der Lösung des so wichtigen, wirthschaftlichen Problems beitragen möge.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Der Name der Station „Radmannsdorf-Lees" ist, nach einer Mittheilung der K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien, in **Lees-Veldes** umgeändert worden.

Berlin, den 19. Juni 1884. (1456)

Die geschäftsführende Direction.
Simon.

II. Güterverkehr.

In Folge der am 1. Juni d. J. erfolgten Schliessung der Güterhaltestelle Lulle ist dieselbe auch vom genannten Zeitpunkte ab aus dem Staatsbahn-Verkehre **Köln (rechtsrheinisch) - Breslau** ausgeschieden und dafür die bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Bippen, an der Strecke Rheine-Quakenbrück, auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtgütern einschliesslich Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere eröffnet und vom gleichen Zeitpunkte ab in den Staatsbahn-Verkehr Köln (rechtsrheinisch) - Breslau aufgenommen worden.

Ueber die Höhe der im Verkehre mit Station Bippen zur Erhebung kommenden Frachtsätze ertheilen bis zur Herausgabe eines bezüglichen Nachtrags die Verbandstationen sowie die Verkehrsbureaux der Königlichen Eisenbahn - Directionen zu Köln (rechtsrheinisch) und zu Breslau nähere Auskunft.

Breslau, den 16. Juni 1884. (1457)

Königliche Eisenbahn-Direction:
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Der am 1. Februar 1882 im **Bergisch-Märkisch-Belgisch-Französischen Verbande** via Bleyberg zur Einführung gekommene Ausnahmetarif für den Transport von Schwefelkies in Wagenladungen von 10 000 kg im Verkehr zwischen Grevenbrück und Schwelm einerseits und den Stationen Creil, Hautmont, Lourches, St. Quentin (Ribémont), Somain und Valenciennes der Französischen Nordbahn andererseits tritt mit Ablauf des 31. Juli d. J. ausser Kraft.

Elberfeld, den 15. Juni 1884. (1458)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 1. Juli d. Js. gelangt zu dem Staatsbahntarif zwischen den Stationen der Directionsbezirke **Berlin und Breslau** ein Nachtrag II zur Ausgabe. Derselbe enthält ausser bereits publizirten Tarifänderungen und Frachtsätzen Namensänderungen von Stationen, Aufnahme der Stationen Domslau, Klettendorf und Koberwitz des Directionsbezirks Breslau in den Verband und einige Berichtigungen des Kilometerzeigers.

Druckexemplare des Nachtrages sind von den Verbandstationen zum Preise von 0,05 ℳ pro Stück, für Besitzer des Haupttarifs gratis zu beziehen.

Breslau, den 17. Juni 1884. (1459)

Königliche Eisenbahndirection,
als geschäftsführende Verwaltung.

Hessische Ludwigs - Eisenbahn - Gesellschaft. Mit dem 20. Juni l. J. kommt der Nachtrag X zu unserem Local-Güter-Tarif zur Einführung. Derselbe enthält unter Anderem neben einigen Berichtigungen Ausnahme-Frachtsätze für Zuckerrüben und Zuckerrüben-Rückstände im Verkehre der Station Gross-Gerau.

Mainz, den 16. Juni 1884. (1460)

In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Special-Direction.

Vom 1. Juli d. J. ab wird die Haltestelle Klützow der Stargard-Küstriner Bahn in den **Kohlenausnahmetarif** von Stationen der ehemaligen Oberschlesischen Eisenbahn vom 15. September 1882 mit directen

Frachtsätzen einbezogen, welche um 0,01 *M.* pro 100 kg niedriger sind, als die für Station Warnitz bestehenden Sätze.

Breslau, den 13. Juni 1884. (1461)
Königliche Eisenbahn-Direction
als geschäftsführende Verwaltung.

Roheisenverkehr ab Riesa-Elbkai betreffend. Vom 3. Juli 1884 ab gelangt ein ermässigter Frachtsatz von 0, 69 *M.* pro 100 kg für Roheisensendungen (Ausnahmetarif 8) von Riesa-Elbkai nach Kladno (alt) im Kartirungswege mit der Massgabe zur Anwendung, dass die Abfertigung dieser Sendungen nach den Bestimmungen des Uebernahmetarifs vom 15. Juni 1884 via Reitzenhain erfolgt.

Dresden, den 16. Juni 1884. (1462)
Königliche Generaldirection der sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky

Staatsbahn-Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau und Magdeburg. Am 1. Juli d. J. tritt zum Tarife für den obenbezeichneten Verkehr der Nachtrag 5 in Kraft. Derselbe enthält neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Domslau, Klettendorf und Koberwitz des Directionsbezirks Breslau.

Exemplare des Nachtrages sind von den Verbandsstationen zu beziehen.

Magdeburg, den 14. Juni 1884. (1463)
Königliche Eisenbahn-Direction
Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und luxemburgische Wilhelmsbahn. Der Ausnahmetarif vom 1. 8. 82 für die Beförderung eiserner Röhren von lothringischen und luxemburgischen Stationen nach Bukarest tritt mit Ende Juli d. J. ausser Kraft.

Strassburg, den 12. Juni 1884. (1464)
Kaiserliche General-Direction.

Am 25. Juni d. J. tritt für den **Transport von Getreide aller Art, Malz, Mühlenfabrikate und Oelsaamen** in Wagenladungen von 10 000 kg oder Bezahlung der Fracht für dieses Quantum pro Wagen im Verkehr zwischen den Stationen Halle a/S. (Centralbahnhof, Steinthorbahnhof, Thüringer Bahnhof) und Moabit ein Ausnahmefrachtsatz von 0,88 *M.* pro 100 kg in Kraft.

Magdeburg, den 16. Juni 1884. (1465)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 4. August d. J. treten die im diesseitigen **Localgütertarif** unter II. D. I. H. und II. H. (Seite XXIX., XXX. und XXXIII. des Haupttarifs) und im Nachtrag II. zu demselben unter II. D. III. 3. und IV. 3. b. (Seite 5 und 6) sowie im diesseitigen Localtarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren unter D. I. 5. (Seite 32) ferner im Localgütertarife und im Localtarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren der Breslau - Schweidnitz - Freiburger Eisenbahn unter II. D. I. G. (Seite XXVI. XXVII. XXVIII.) bezw. C. IV. (Seite 20) enthaltenen Bestimmungen und Gebühren für die Ueberführung von Gütern etc. zwischen den Bahnhöfen in Stettin ausser Kraft und gelangen an deren Stelle anderweite Bestimmungen und Gebührensätze zur Einführung, welche lediglich Ermässigungen gegen die bisherigen Sätze enthalten, namentlich kommt die im Transitverkehr über Stettin bisher erhobene Ueberfuhrgebühr ganz in Wegfall. Von dem genannten Tage ab gelten die in den vorbezeichneten Localtarifen der Breslau-Freiburger Bahn enthaltenen Tarifsätze für Stettin, B. F. Bahnhof in gleicher Höhe

a) betreffs der mit Güterzügen zu befördernden Transportgegenstände für Stettin, Centralgüterbahnhof,

b) betreffs der mit Personenzügen zu befördernden Transportgegenstände für Stettin, Breslauer Personenbahnhof.

Ferner tritt am 4. August d. J. ein Nachtrag II zum Reglement und Tarif für die Benutzung der Quai- und Bahnhofs-Anlagen am Dunzig-Ufer in Stettin vom April 1878 in Kraft, welcher neben erheblichen Ermässigungen der bisher erhobenen Gebührensätze eine Erhöhung der Abfertigungsgebühr für wasserwärts eingehende, nach Stettin loco bestimmte Güter um 0,02 *M.* pro 100 kg. enthält. Nähere Auskunft über die neuen Bestimmungen und Gebührensätze wird zunächst von unserem Verkehrs-Büreau hier, Leipziger Platz 17, später auch von den Güter-Expeditionen in Stettin sowie dem Auskunfts-Büreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, ertheilt.

Berlin, den 18. Juni 1884. (1466 J.)
Königliche Eisenbahn-Direction zugleich Namens der Königlichen Direction der Breslau-Freiburger Eisenbahn.

Vom 1. August cr. neuen Stils ab gelten die durch den III. Nachtrag zu dem von der Eröffnung der Schifffahrtsperiode 1883 ab giltigen **Specialtarif für den Transport von Getreide** etc. zwischen den Hafenplätzen des Dnjepr und Pripet einerseits und den Stationen Königsberg i. Pr. (incl. Kaibahnhof) und Memel andererseits im Verkehr zwischen den genannten Stationen mit Giltigkeit vom 13. April cr. neuen Stils eingeführten Frachtsätze für Heringe nur unter der Bedingung, dass dieser Artikel in Partieen von 163 800 kg. = 10 000 Pud auf einen Frachtbrief zur Beförderung aufgeliefert bezw. die Fracht für dieses Gewicht pro Frachtbrief gezahlt wird.

Bromberg, den 15. Juni 1884. (1467 J.)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. Im Verkehr zwischen den nachbenannten Stationen der Kursk - Charkow - Asower Eisenbahn einerseits und Deutschen Stationen andererseits via Kursk-Orel-Dünaburg-Wirballen treten mit Giltigkeit vom 28. Mai a. St./9. Juni n. St. cr. ab directe Frachtsätze für Eiertransporte in Wagenladungen à 5 000 und à 10 000 kg in Kraft. Dieselben betragen:

Im Verkehr mit den Stationen:	Entfernung km	pro 100 kg à 5 000 kg	pro 100 kg à 10 000 kg
A. Ab Schnittpunkt östlich.		Rubel	Rubel
Bjelgorod	1459	3,96	3,09
Prochorowka	1402	3,80	2,96
Slaviansk	1797	4,92	3,80
B. Ab Schnittpunkt westlich.		Mark	Mark
Berlin (Ostbahnhof)	745	5,09	4,53
Berlin (Lehrter Bahnhof, Potsdamer Bahnhof)	762	5,21	4,63
Bremen	1063	7,22	6,44
Hamburg (B. H. E.), Hamburg (L. B. E.), Hamburg (Eisenbahn-Directionsbezirk Hannover)	1005	6,83	6,03
Leipzig B. A. u. H. S. G. (Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt), Leipzig (Dresden. Bahnhof) (S. St. E.)	867	5,91	5,26

Die Instradirung der Transporte erfolgt wie im Verkehr mit Orel, Station der Orel-Witebsker Eisenbahn.

Bromberg, den 14. Juni 1884. (1468 J)
Königliche Eisenbahn-Direction
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Juli d. J. tritt an die Stelle und unter Aufhebung des seitherigen Mitteldeutschen Gütertarifhefts No. 2 vom 1. Januar 1881 nebst dessen sämmtlichen Nachträgen für den Verkehr zwischen den Stationen der Königlich Sächsischen Staatsbahnen und den Stationen der Oberhessischen Bahnen, des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover (Main-Weser Bahn), des Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a/M. und der Main-Neckar-Bahn ein neuer Tarif mit derselben Bezeichnung in Kraft.

Die aus dem seitherigen Tarifheft ersichtlichen Frachtsätze für die Stationen Coblenz (Eisenbahn-Directionsbezirk Köln, linksrheinisch) und Wetzlar (Eisenbahn-Directionsbezirk Köln, rechtsrheinisch) bleiben bis auf Weiteres noch in Gültigkeit.

Von dem gleichen Tage ab kommen an Stelle der im

a) Staatsbahngütertarife zwischen den Directionsbezirken Berlin und Hannover vom 1. Januar 1882 und

b) Staatsbahngütertarife zwischen den Directionsbezirken Berlin und Frankfurt a/M. vom 1. Januar 1881,
für die Concurrenzstationen Dresden-Friedrichstadt, Görlitz, Grossenhain, Kamenz und Zittau mit den westlichen Verbandsstationen;

c) Gütertarife des Mitteldeutschen Eisenbahnverbandes (Tarifheft No. 1) vom 1. Januar 1881,
für die Concurrenzstationen Elsterwerda (Eisenbahn - Directionsbezirk Erfurt), sowie Dresden-Friedrichstadt, Görlitz, Kamenz und Zittau (Eisenbahn-Directionsbezirk Berlin) mit den betreffenden westlichen Verbandsstationen;

d) Gütertarife des Sächsisch - Südwestdeutschen Verbandes vom 1. Januar 1881,
für die Concurrenzstationen Darmstadt, Frankfurt a/M., Ostbahnhof, Hanau, Höchst a/M. und Wiesbaden der Hessischen Ludwigsbahn, sowie Heidelberg der Badischen Staatsbahnen mit den Sächsischen Verbandsstationen

jetzt vorhandenen Tarifsätze die entsprechenden Sätze des neu eingeführten Tarifs durchweg zur Anwendung.

Durch den neuen Tarif werden neben vielfachen Verkehrserweiterungen und Frachtermässigungen auch einige unbedeutende Frachterhöhungen herbeigeführt, welche letztere jedoch erst mit dem 1. August cr. in Kraft treten. Zwischen den Stationen Hof, Sächsische Staatsbahn und Diez, Ems, Hadamar, Laurenburg, Limburg, Nassau, Niederlahnstein, Nievern, Oberlahnstein, Villmar und Zollhaus findet vom 1. August cr. eine directe Abfertigung nicht mehr statt. Die seitherigen directen Frachtsätze bleiben hierfür noch bis zum 31. Juli cr. in Kraft.

Exemplare des neuen Tarifs sind vom 25. Juni cr. ab zum Preise von 0,85 *M.* bei den Verbandsexpeditionen zu haben.

Nähere Auskunft ertheilt bis zu diesem Zeitpunkte die untenbezeichnete Königliche Eisenbahndirection.

Erfurt, den 13. Juni 1884. (1469)
Königliche Eisenbahndirection
als geschäftsführende Verwaltung,
Namens der übrigen Verbandsverwaltungen.

Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft. Die unterm 6. December v. J. zur Einführung gekommenen besonderen Tariffrachtsätze zwischen unseren Stationen Gustavsburg, Mainz und Mannheim einerseits, so-

wie Würzburg andererseits, treten am 1. August ohne Ersatz ausser Kraft.

Mainz, den 16. Juni 1884.
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Special-Direction. (1470)

Hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft. Am 1. Juli erscheint der Nachtrag XIII zum Hessisch-Pfälzischen Güterverkehre vom 1. October 1881. Derselbe enthält Ausnahme-Frachtsätze für den Transport von Langholz, und ist, soweit der Vorrath reicht, von unserem Tarifbureau unentgeltlich zu erhalten.

Mainz, den 17. Juni 1884. (1471)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes.
Die Specialdirection.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit dem 1. Juli l. Js. tritt der II. Nachtrag zum Tarif vom 1. October 1883 für den directen Güterverkehr zwischen Waldshut und der Ostschweiz, enthaltend:

1. Taxen für die Stationen der Tössthalbahn,
2. Ausnahmetarif für Steine, in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrags sind bei unserer Güterexpedition Waldshut unentgeltlich zu erhalten.

Karlsruhe, den 18. Juni 1884. (1472)
Generaldirection.

Grossh. Bad. Staatseisenbahnen. Mit dem 1. Juli d. J. tritt der I. Nachtrag zum Tarif vom 1. October 1883 für den directen Güterverkehr zwischen Basel Bad. Bahn und den Stationen der Schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzbergbahn, der Bodenseeuferplätze Bregenz, Friedrichshafen und Lindau, sowie der Linie Effretikon-Hinweil) der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln, der Vereinigten Schweizerbahnen und der Tössthalbahn, in Kraft. Derselbe enthält:

1. Taxberichtigungen, 2. Taxen für die Stationen der Tössthalbahn, 3. einen Ausnahmetarif für Steine.

Exemplare dieses Nachtrags sind bei unseren Güterexpeditionen in Mannheim und Basel unentgeltlich zu erhalten.

Karlsruhe, den 18. Juni 1884. (1473)
Generaldirection.

Mit Gültigkeit vom 21. Juni d. J. ab kommt zu dem Staatsbahn-Gütertarif **Frankfurt a/M.-Köln (rechtsrh.)** vom 1. Februar 1882 der Nachtrag IX zur Einführung. Derselbe enthält Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Strecken Rüdesheim-Frankfurt-Fulda, Elm-Gemünden und Frankfurt-Homburg v. d. H. einerseits und Westerwaldbahnstationen des Directionsbezirks Köln (rectsrh.) andererseits, soweit der Nachtrag VIII zum vorbezeichneten Tarife nicht bereits Sätze enthält.

Der Tarifnachtrag ist durch die Expeditionen käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist.

Frankfurt a/M., den 17. Juni 1884. (1474)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction.

K. K. priv. Galiz. Carl Ludwig-Bahn. Ausgabe eines Nachtrages IV zum Local-Gütertarif. Mit 1. Juli 1884 gelangt zum Local-Gütertarife Theil II, vom 1. Januar 1883 ein Nachtrag IV zur Ausgabe. Derselbe enthält Modification des Ueberfuhrstarifes für den Transport von Gütern auf den Verbindungsbahnen Brody-Radziwilow und Podwoloczyska-Woloczysk. Exemplare desselben sind bei den gesellschaftlichen Stationen, dann bei der Betriebsdirection in Lemberg und beim Oeconomate in Wien zu beziehen.

Wien, den 18. Juni 1884. (1475)
Die General-Direction.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. 14 Tage nach erfolgter Publication im Centralblatte finden nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege Anwendung:

Für Transporte von
Möbeln und Möbelbestandtheilen
aus gebogenem Holze, „zerlegt"
bei Zahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen:

Nach Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz

von Olmütz	0,86 ℳ
„ Bielitz	1,65 „
„ Bisenz	1,22 „
„ Pohl	1,13 „
„ Stauding	1,23 „
„ Weisskirchen	1,09 „
„ Hullein	1,03 „
plus Schleppbahngebühr	0,10 „

Nach Dresden-Elbkai

von Olmütz	1,37 ℳ
„ Bielitz	2,16 „
„ Bisenz	1,73 „
„ Pohl	1,64 „
„ Stauding	1,74 „
„ Weisskirchen	1,60 „
„ Hullein	1,54 „

pro 100 kg.

Wien, am 17. Juni 1884. (1476)
Betriebsdirection.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. 14 Tage nach erfolgter Publication im Centralblatte finden unter den daselbst angeführten Bedingungen nachstehende Frachtsätze Anwendung:

für a) Reis,
„ b) Petroleum

von Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz
nach Bielitz . . . . . . a) 1,89 ℳ *)
b) 1,94 „ *)

von Dresden-Elbkai
nach Bielitz . . . . a) 2,28 ℳ,
b) 2,45 „

pro 100 kg

bei Aufgabe resp. Zahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen.

*) Schleppbahngebühr wird mit 10 Markpfennigen separat berechnet.

Wien, am 16. Juni 1884. (1477)
Betriebsdirection.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Für Rohzucker treten ab 24. Juni bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1884 folgende Frachtsätze im Kartirungswege bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen in Kraft. Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz von: Cakovic 0,93 ℳ, Liblic Bišic 0,82 ℳ, Mesic 0,87 ℳ, Neratovic 0,82 ℳ, Satalic 0,96 ℳ, Vrutic 0,85 ℳ exclusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg. Desgleichen nach Dresden-Elbkai von: Cakovic 1,28 ℳ, Liblic Bišic 1,17 ℳ, Mešic 1,22 ℳ, Neratovic 1,17 ℳ, Satalic 1,31 ℳ, Vrutic 1,20 ℳ und Vsetat 1,05 ℳ pro 100 kg.

Wien, am 17. Juni 1884. (1478)
Detriebsdirection.

Kaiser Franz-Josefbahn. Mit Giltigkeit vom 20. Juni 1884 tritt der Tarif für den directen Eil- und Frachtgüterverkehr zwischen Wien, Klosterneuburg und Nussdorf einerseits und einigen Stationen der Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau) andererseits in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Tarifes können in den commerciellen Bureaus der betheiligten Verwaltungen bezogen werden. (1479)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Für Knochenmehl, Knochenkohlenabfall, schwefelsaures Ammoniak u. Dungmittel werden von Wien, Schwechat-Klederling und Lanzendorf-Pellendorf nach Saarau B. F. E. folgende Frachtsätze im Reklamationswege gewährt:

Bei Aufgabe oder Frachtzahlung von mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief von:

Wien Nordwestbahnhof, „ Staatsbahnhof, „ Nordbahnhof } nach Saarau 1,37 ℳ
Schwechat-Klederling nach Saarau 1,47 ℳ
Lanzendorf-Pellendorf „ „ 1,47 „
pro 100 kg.

Diese Frachtsätze treten 14 Tage nach erfolgter Publication im „Centralblatte" mit Giltigkeit bis Ende December 1884 in Kraft.

Wien, am 16. Juni 1884. (1480)
Betriebsdirection.

Rumänisch-Polnischer Maisverkehr. Ausnahmetarif für den Transport von Mais (Kukuruz). Der am 5. März mit der Giltigkeit bis 30. Juni 1884 eingeführte Ausnahmetarif für den Transport von Mais (Kukuruz) bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg mit einem Frachtbriefe oder Frachtzahlung hiefür pro Wagen von Stationen der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn (Rumän. Linien) nach Warschau und Granica trans. für Czenstochau und darüber gelegene Stationen verbleibt
bis Ende August 1884
in Wirksamkeit.

Wien und Warschau, am 16. Juni 1884.
Die Verbandverwaltungen. (1481)

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn-Directions-Bezirk Erfurt. Zum Generalverzeichniss der Coupons für combinirbare Rundreisebillets ist der 2. Nachtrag erschienen, welcher neue Coupons für Strecken des Directions-Bezirks Erfurt und verschiedener Oesterreichisch-Ungarischer Bahnen enthält. Die im 1. Nachtrag verzeichneten Coupons sind in diesem Nachtrag wieder mit aufgenommen. Exemplare des letzteren sind von unseren Billetexpeditionen und von der Ausgabestelle für combinirbare Rundreisebillets, hierselbst, Bahnhofsstrasse 8, unentgeltlich zu beziehen.

Erfurt, den 18. Juni 1884. (1482)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mit dem 15. Juni 1884 tritt ein **Nachtrag (No. XXXV) zum Tarif für die Beförderung von Personen etc.** im directen Verkehr zwischen Stationen der Berlin-Hamburger Bahn einerseits und diesseitigen Stationen andererseits vom 1. Januar 1875, enthaltend veränderte Militärfahrpreise, in Kraft, worüber das Nähere bei den bezüglichen Billetexpeditionen zu erfahren ist.

Altona, den 14. Juni 1884. (1483)
Königliche Eisenbahndirection.

K. K. priv. Böhmische Westbahn. Die Einführung des IV. Nachtrages zum allgemeinen Tarife für den Personen- und Gepäcktransport etc. vom 1. October 1876 betreffend. Zum allgemeinen Tarife für den Personen- und Gepäcktransport vom 1. October 1876 erscheint mit Giltigkeit vom 1. Juli d. J. der Nachtrag IV, welcher geänderte Personen-Fahrpreise u. Gepäcktaxen von und nach der Haltestelle Vollmau enthält.

Dieser Nachtrag wird bei der gefertigten Betriebsdirection sowie bei den hierseitigen Stationen und Haltestellen auf Verlangen gratis verabfolgt.

Prag, im Juni 1884. (1484)
Die Betriebsdirection.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

IV. Eisenbahn-Effectenverkehr.

Die diesjährigen **Ausloosungen der Prioritäts-Obligationen der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft** I., II., III. und IV. Emission werden am 15. Juli d. J. Vormittags 11 Uhr im hiesigen Stationsgebäude stattfinden.

Den Inhabern der der Verloosung unterliegenden Prioritäts-Obligationen ist der Zutritt zu der Verloosung gestattet.

Altona, den 12. Juni 1884. (1485)
Königliche Eisenbahn-Direction.

V. Submissionen.

Die Lieferung verschiedener für die Werkstätten der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen im Laufe des II. Halbjahres 1884 und I. Halbjahres 1885 erforderlichen Materialien und Vorrathsstücke, als

1. Klempnerwaaren,
2. Nieten und Schliessen,
3. Sackkarren, Hammerstiele und Rechen,
4. Hefte, Schmirgel- und Sandpapier, Piassavabesen,
5. Bürstenbinderwaaren,
6. Webwaaren (Leinwand),
7. Dochte, Dochtgarn, Oelkissen, Pappe, Filze, Schwämme,
8. Gummiwaaren

soll vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Bedarfsnachweise der einzelnen Gegenstände liegen bei der unterzeichneten Verwaltungsstelle zur Einsicht aus, können aber auch auf postfreies Ansuchen unter genauer Angabe der Gegenstände, für welche die Bedarfs-Nachweise gewünscht werden, gegen Entrichtung von 20 ₰ für jede der angegebenen Nummern von derselben Stelle bezogen werden, bei welcher die Lieferungsangebote bis zum

30. Juni dieses Jahres Vormittags 9 Uhr

abzugeben sind. — Die Eröffnung der Angebote erfolgt am selben Tage Vormittags 10 Uhr in Gegenwart der etwa erschienenen Bewerber im Conferenzzimmer des Personen-Bahnhofsgebäudes zu Chemnitz.

Chemnitz, am 17. Juni 1884. (1486 J)
Maschinen-Hauptverwaltung der Königl. Sächsischen Staatseisenbahnen.

Eisenbahn-Directionsbezirk Elberfeld. Es soll die Lieferung von:

1. 150 Stück bedeckten Güterwagen ohne Bremse,
2. 50 Stück desgleichen mit Bremse,
3. 150 Stück eiserne Kohlenwagen mit beweglichen Kopfbracken (sogenannte Kippwagen) ohne Bremse,
4. 50 Stück desgleichen mit Bremse,
5. 50 Stück Kalkdeckelwagen ohne Bremse,
6. 900 Stück Radsätze,
7. 1 800 Stück Tragfedern und
8. 2 250 Stück Spiralfedern für Buffer und Zugapparate

im Submissionswege vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen im hiesigen maschinentechnischen Bureau zur Einsicht aus und können auf frankirtes Ersuchen, gegen Erstattung der Druckkosten und zwar von 5 ℳ 50 ₰ für die zu den Positionen 1—5 gehörigen Exemplare, von 2 ℳ 50 ₰ für die zu Position 6 und von 2 ℳ 50 ₰ für die zu Position 7 und 8 gehörigen Exemplare von dem Kanzleivorsteher Peltz hier bezogen werden.

Die Offerten sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von Güter-, Kohlen- und Kalkwagen, Radsätzen, Tragfedern und Spiralfedern" zu dem am Montag, den 23. Juni, Vormittags 11 Uhr anberaumten Submissionstermine an das maschinentechnische Bureau einzusenden, woselbst deren Eröffnung in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Elberfeld, den 9. Juni 1884. (1487)
Königliche Eisenbahndirection.

VI. Verkauf von Altmaterialien.

Oberhessische Eisenbahnen. Wir beabsichtigen ca. 200 000 kg alter Eisenbahnschienen auf dem Submissionswege zu verkaufen. Offerten sind versiegelt und mit bezüglicher Aufschrift versehen bis zum 30. Juni d. J., Vormittags 10 Uhr, hier einzureichen. Die Bedingungen können bei unserer Magazinsverwaltung eingesehen, auch gegen Frankoeinsendung von 40 ₰ pro Exemplar von unserer Kanzlei bezogen werden.

Giessen, den 14. Juni 1884. (1488)
Grossherzogliche Direction.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 49. Zeitung des Vereins 1884.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Invalidenstrasse 52 NW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.
Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.
Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 25. Juni 1884.

[Zu]r Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Quartal baldgefälligst erneuern zu wollen. Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 21. Juni 1884.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Dieser Nummer liegt No. 12 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Protokoll

der in Harzburg am 20. Juni 1884 abgehaltenen ausserordentlichen General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verhandelt Harzburg, am 20. Juni 1882.

Zu der heutigen, durch Schreiben der geschäftsführenden Direktion vom 26. Mai cr. No. 2 940 anberaumten ausserordentlichen General-Versammlung hatten sich 59 Abgeordnete eingefunden.

Namens der geschäftsführenden Direktion übernimmt Herr Geh. Regierungsrath Simon den Vorsitz, der Vereins-Sekretair Martin das Schriftführer-Amt.

Zweck der Abhaltung der ausserordentlichen General-Versammlung ist die Wahl einer neuen geschäftsführenden Direktion an Stelle der Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft, welche mit dem am 1. Juli cr. erfolgenden Uebergange des Berlin-Hamburger Eisenbahn-Unternehmens auf den Preussischen Staat aufgelöst wird.

Der Herr Vorsitzende eröffnet die General-Versammlung, er gedenkt der Voraussetzungen, unter denen vor zwei Jahren die Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft zur geschäftsführenden Direktion des Vereins gewählt wurde, erwähnt derjenigen Vereinsbeschlüsse hervorragender Natur, welche während der Amtsthätigkeit der jetzigen geschäftsführenden Direktion praktische Wirksamkeit erlangt haben, und fordert hiernächst die Versammlung auf, in den Wahlakt einzutreten.

Nachdem Herr Hofrath Dr. Gross (Oesterreichische Nordwestbahn) dem Bedauern darüber Ausdruck gegeben, dass die Amtsthätigkeit der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Verwaltung eine nur kurze habe sein können, proponirt derselbe Namens sämmtlicher Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahn-Verwaltungen, eine Preussische Staatseisenbahn-Direktion, und zwar die Königliche Eisenbahn-Direktion zu Berlin, zur geschäftsführenden Direktion des Vereins zu wählen. Er geht hierbei von der Voraussetzung aus, dass der grösste Staatseisenbahn-Besitz innerhalb des Vereins das nächstbegründete Anrecht auf die Uebertragung der Leitung der Vereins-Angelegenheiten habe und giebt der Hoffnung Ausdruck, dass die Königlich Preussische Staatseisenbahn-Verwaltung die Interessen des Vereins nach Kräften wahrzunehmen bereit sein werde.

Herr Hofrath Dr. Gross schlägt Akklamations-Wahl vor. Diesem Wahlmodus wird von keiner Seite widersprochen, es wird nunmehr per Akklamation die Königliche Eisenbahn-Direktion zu Berlin gewählt und der Herr Vorsitzende proklamirt hierauf

die Königliche Eisenbahn-Direktion zu Berlin

als einstimmig gewählte neue, am 1. Juli cr. in Funktion tretende geschäftsführende Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Herr Ober-Regierungsrath Reitzenstein (K. E. D. Berlin) dankt der General-Versammlung für das seiner Verwaltung durch die vollzogene Wahl zu erkennen gegebene Vertrauen und Herr Sektions-Chef von Czedik (K. K. Direktion für Staatseisenbahn-Betrieb in Wien) dankt der abtretenden geschäftsführenden Direktion, insbesondere dem Vorsitzenden derselben für die bisherige erfolgreiche, umsichtige und unparteiische Leitung der Geschäfte des Vereins, begleitet von dem lebhaften Beifalle der ganzen Versammlung.

Der Herr Vorsitzende dankt auch seinerseits der Versammlung für das Vertrauen, durch welches seine Verwaltung während ihrer Amtsthätigkeit ausgezeichnet worden sei, er richtet Worte der besonderen Anerkennung an den unterzeichneten Vereins-Sekretair für seine den Interessen und Geschäften des Vereins unablässig und unter oft schwierigen Ver-

hältnissen gewidmete Thätigkeit, er dankt dem Vereins-Bureau und den in demselben beschäftigten Beamten, erwähnt ferner mit dankenden Worten der fördernden Arbeiten der Kommissionen des Vereins und knüpft hieran den Wunsch, dass der Verein auch ferner blühen und gedeihen möge.

Dass dies bisher der Fall gewesen, hierfür gebührt nach Ansicht des Herrn Ministerialrath von Tolnay (Ungarische Staatsbahn) der abtretenden geschäftsführenden Direktion der besondere Dank der Versammlung und es wird auf dessen Antrag einstimmig beschlossen, dass der Ausdruck dieses Dankes im Protokolle niedergelegt werden soll.

Der Herr Vorsitzende schliesst hierauf die ausserordentliche General-Versammlung.

Das Protokoll derselben wird unterzeichnet, wie folgt:

Von Seiten der geschäftsführenden Direktion:

Simon. Erler. Götting.

Von Seiten der übrigen Herren Abgeordneten:

von Tolnay. von Czedik. Dr. Gross. Buresch. Altvater. Clermont. de Maistre. Thaly. Lavale. v. Ostheim. Dr. Eger. von Schamberger. van Lennep. v. d. Planitz. Kohl. F. W. Wolf. Rummel. Beelenkamp. Grosch. Reitzenstein. Kühnelt. A. de Serres. Lintner. Dr. Bezecny. Träger. v. Bogusz. Komrs. Dopffel. Sternberg. Baasel. Eugène M. O. Dognée.

a. u. s.

Martin.

Die Eisenbahn vom Pyräus nach Larissa.

Das Königreich Griechenland entbehrte bis jetzt fast ganz der neueren Verkehrsmittel, nur einige wenige Kilometer Küstenbahnen sind im Betriebe. Mit seinem Aufschwunge und mit dem Vertrauen der Finanzleute zu seiner inneren Consolidation stieg auch der Wunsch der Griechischen Bevölkerung, die Verkehrsmittel zu vermehren und dem Lande dadurch nützlich zu werden.

Die Griechische Regierung zog Französische und andere Ingenieure nach Athen und beauftragte sie, eine Linie vom Piräus über Athen, Theben, Lamia nach Larissa zu studiren. Das Resultat dieses Studiums liegt nun in einem Berichte des Chefingenieurs Gotteland vor, und wollen wir in Nachstehendem ein Bild der Bahn in commercieller und technischer Beziehung zu entrollen suchen.

Vorweg möge die Bemerkung gestattet sein, dass die uns in schöner Ausstattung vorliegenden Vorarbeiten mit ausserordentlicher Liebe und Sorgfalt bearbeitet sind, so dass man sie mit Vergnügen studiren kann.

Der Bericht ist in Französischer Sprache abgefasst. Er beginnt mit dem Programm, wonach die Bahn tracirt ist, und ist nach den drei Gesichtspunkten:

1. Internationale Interessen, 2. Locale Interessen, 3. Strategische Interessen

gruppirt.

Das internationale Interesse.

Durch den Bau der Linie von Pyräus nach Saloniki und die Fertigstellung der Linie von Saloniki nach Agram über Serajewo, sowie der Linie von Saloniki nach Belgrad über Nisch soll der Hafen Pyräus direct mit dem Eisenbahnnetz Europa's in Verbindung gesetzt werden. Dann wird der Hafen zu Pyräus der am weitesten nach Südost vorgeschobene und am nächsten an Port-Said, dem nördlichsten Hafen des Suezcanals, sein.

Die Entfernung des Pyräus von Port-Said ist auf dem Seewege um 600 km geringer als die von Brindisi, dem jetzigen Einschiffungsorte nach Port-Said, und involvirt eine Abkürzung der Fahrzeit, wenn man für die Eisenbahn eine Geschwindigkeit von 50 km pro Stunde und für die Schiffe eine solche von 20 km pro Stunde zu Grunde legt,

für Buda-Pest nach Port-Said um 33 Stunden,
„ Wien „ „ „ 24 „
„ Berlin „ „ „ 20 „
„ St. Petersburg „ „ „ 26 „
„ Paris „ „ „ 5 „
„ Brüssel „ „ „ 14 „
„ Calais „ „ „ 8 „

Die Hauptstadt Athen wird durch die neue Bahn mit sämmtlichen anderen Hauptstädten Europa's in Verbindung gebracht und ergiebt sich folgendes Bild:

Name	Jetziger Weg. Entfernung von Athen zu Meer	Jetziger Weg. Entfernung von Athen zu Eisenbahn	Jetziger Weg. Zeitdauer Stunden	Späterer Weg zu Eisenbahn	Späterer Weg Zeitdauer Stunden	Zeitersparniss Stunden
Buda-Pest	600	1700	74	1550	31	43
Wien	600	1550	71	1850	37	34
Berlin	600	2000	84	2500	50	34
St. Petersburg	600	3360	111	3530	71	40
Paris	600	1880	81	3130	62	19
Brüssel	600	2200	88	3000	60	28
Calais	600	2180	87	3280	66	21

Aus diesem Bilde ergiebt sich der internationale Charakter der neuen Linie, weshalb diese nach gleichen Principien gebaut werden muss, als die schon bestehenden Linien Europa's, welche dem internationalen Verkehr dienen, d. h. die virtuelle Länge der Linie muss möglichst gering sein und die Trace darf steilere Rampen als 15‰, in Ausnahmefällen solche von höchstens 20‰ bei Curven von höchstens 300 m haben.

Die localen Interessen.

Die Bahn durchschneidet die Exarchien (Regierungsbezirke) Attika, Thiva (Theben), Livadia, Lokris, Phthiatis und Tessalien mit einer Gesammtfläche von 2 438 700 ha, von denen ca. 578 700 ha Berge und magere Weiden, 200 000 ha Wald und 1,660 000 ha anbaufähiges und etwa das kleinere Viertel von 315 000 ha angebaute Flächen sind. Die Bevölkerung zählt ungefähr 634 000 Einwohner in 157 000 Familien, d. h. circa 26 Bewohner pro Quadratkilometer, — während in Frankreich auf dem Quadratkilometer 63 und in der Schweiz 64 wohnen — und würden darnach in Griechenland für jede Familie 10 ha anbaufähiges Land, 1,42 ha Wald und 4 ha Berglehnen und magere Weide disponibel sein.

Trotz dieser natürlichen Vortheile ist das Land arm und bringt nur gerade so viel hervor, als im Lande gebraucht wird. Der Viehstand ist sehr gering und besteht nur aus Schafen und Ziegen, welche die Wälder abgrasen. Die Industrie besteht nur aus einzelnen Spinnereien in Livadia und Lamia.

Der Bericht untersucht nun die Gründe, weshalb das Land so arm sei, und kommt zu dem Resultate, dass sie darin bestehen, dass

1. das Land zu wenig Bevölkerung habe,
2. Capitalien fehlen,
3. der Grund und Boden zu wenig getheilt sei,
4. die Bevölkerung die richtige Art der Bodencultur nicht kenne,
5. der Viehstand, sowie
6. Mittel zum schnellen Transport fehlen.

Die strategischen Interessen können wir übergehen und kommen zu dem Programm der Bahn in technischer Beziehung.

Mit Rücksicht auf den internationalen Charakter der Bahn, sowie mit Rücksicht auf die localen und strategischen Interessen kann nur die Normalspur in Betracht kommen, welche auch in finanzieller Beziehung ein besseres Resultat verspricht als die Schmalspur.

Wie schon oben bemerkt, sollen die Curven nicht unter 300 m Radius haben; die Steigungen wechseln dem Terrain entsprechend zwischen 15‰ bis 19,8‰.

Die Bahn von im Ganzen 345 km Länge ist in 5 Abtheilungen getheilt, und giebt die nachfolgende Tabelle das Bild der Steigungs- und Krümmungsverhältnisse.

Lfde. No.	Name	Länge	gerade	Curven 300/350	Curven 400/500	Curven über 500	Steigungen horizontal	Steigungen 0—12‰	Steigungen 12/18‰	Steigungen 18/20‰	Steigungen in max.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1.	Pyräus-Theben	80 570	47 503	16 009	8 817	8 241	10 629	13 030	54 911	—	17,8‰
2.	Theben-Livadia	35 200	26 905	—	1 465	6 650	13 390	20 660	1 150	—	15,0‰
3.	Livadia-Lamia	104 400	67 603	17 969	10 101	8 727	18 178	30 800	52 822	—	16,0‰
4.	Lamia-Orphona	90 800	61 840	13 190	9 643	6 097	20 985	20 295	25 270	24 250	19,8‰
5.	Orphona-Larissa	34 300	24 477	—	2 155	7 668	6 965	21 020	6 315	—	13,0‰
	Summa	345 270	228 328	47 168	32 391	37 383	70 147	105 805	145 068	24 250	—

Die überschlägig aufgestellte Berechnung der zu bewegenden Erdmassen ist aus nachstehender Tabelle zu ersehen:

Name	Länge	Einschnitt cbm	Felsen cbm	zusammen cbm	pro Kilometer
1. Pyräus-Theben .	80 570	1 272 200	400 000	1 672 200	20 755
2. Theben-Livadia .	35 200	370 000	—	370 000	10 511
3. Livadia-Lamia .	104 400	1 783 600	890 000	2 673 600	27 508
4. Lamia-Orphona .	90 800	1 312 000	300 000	1 612 000	17 753
5. Orphona-Larissa .	34 300	460 000	—	460 000	13 411
Summa	345 270	5 197 800	1 590 000	6 787 800	—

Die projectirten 6 Stationen und 35 Haltestellen sind von Pyräus aus gerechnet folgende:

	km		km
Station Pyräus	—	Haltestelle Col	161,77
Haltestelle St. Jean . .	3,25	„ Retzer . . .	173,52
„ Athen . . .	8,95	„ Molos . . .	194,27
„ Bas-Liosa .	13,05	„ Omeo-Bey . .	211,02
„ Haut-Liosa .	18,70	Station Lamia	220,37
„ Kalivia . . .	27,50	Haltestelle Psopanlata .	231,47
„ Mandra . . .	34,10	„ Derven-Karia	247,47
„ Mazi	52,30	„ Daoukli . .	252,62
„ Krékouki . .	64,60	„ Domsko . .	258,72
„ Baltza . . .	72,10	„ Panagia . .	263,97
Station Theben	76,80	„ Pendemylos .	270,47
Haltestelle Vaghia . . .	87,82	„ Mylos . . .	276,17
„ Moulki . . .	97,57	„ Kalembresis .	287,52
„ Siako . . .	102,17	Station Pasaraki . . .	295,72
„ Koroné . . .	109,27	Haltestelle Orphana . .	311,47
„ Rabki . . .	112,37	„ Doxara . . .	320,57
Station Livadia	115,77	„ Kaxilar . . .	327,17
Haltestelle Kaprena . .	126,22	„ Kasan-Tatar .	335,77
„ Mérali . . .	135,77	Station Larissa	344,67
„ Sphaka . . .	146,07		

Der Oberbau soll pro laufenden Meter aus 36 kg schweren Vignolschienen aus Stahl auf Querschwellen bestehen.

Das rollende Material soll für 5 Züge pro Tag in jeder Richtung ausreichend sein, und wird ein Personenzug aus 7 Personenwagen, sowie ein Güterzug aus 20—25 Wagen bestehen, d. h. im Mittel soll jeder Zug 3 Personen- und 12 Güterwagen enthalten. Hieraus ergiebt sich pro Kilometer Bahn und pro Jahr

für die Maschine 2 . 5 . 365 . . . . = 3 650 km
„ „ Personenwagen 3 . 3 650 . . . . = 10 950 „
„ „ Güterwagen 12 . 3 650 . . . . . = 43 800 „

Da nun eine Maschine im Jahre erfahrungsmässig 30 000 km, ein Personenwagen desgl. 30 000 km durchlaufen kann, so ergiebt sich hieraus, dass anzuschaffen sind pro Kilometer $\frac{3\,650}{30\,000}$ = 0,12 Maschinen, $\frac{10\,950}{30\,000}$ = 0,36 Personenwagen und $\frac{43\,800}{18\,000}$ = 2,43 Güterwagen. Kostet nun eine Maschine 60 000 *M.*, ein Personenwagen 6 000 *M.* und ein Güterwagen 2 400 *M.*, so kosten die Betriebsmittel pro Kilometer rot. 16 000 *M.*

Die wirklichen Baukosten der ganzen Bahn sind auf rot. 56 000 000 *M.*, d. h. pro Kilometer zu 162 300 *M.* berechnet.

Die virtuelle Länge der Bahn ist auf 1 154 km berechnet, woraus gegenüber der reellen Länge von 345 km ein virtueller Coefficient von 3,345 resultirt.

Die Ausgaben für eine Tonne Nutzlast werden nach einer Formel von Baum berechnet, welche lautet:

$$A = 0{,}90 + \frac{6}{\sqrt{2R}} + \frac{4\ Cv}{\sqrt{2R}}$$

und worin bedeutet R die kilometrischen Einnahmen in 1 000 Franken, Cv den virtuellen Coëfficienten

Hieraus ergiebt sich bei R = 10 (Tausend) und Cv = 3,345, $A = 0{,}90 + \frac{6}{\sqrt{2 \cdot 10}} + \frac{4 \cdot 3{,}545}{\sqrt{2 \cdot 10}}$ = 5,233 Centimes, während A bei R = 20 (Tausend) auf 3,96 Centimes herabsinkt.

Berlin, Juni 1884.

W e n d l a n d, Regierungs-Baumeister.

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Etatsjahr 1882.

(Fortsetzung.)

V. Finanz-Ergebnisse.

1. Für Personenbeförderung wurden vereinnahmt

bei den	Deutschen Bahnen	Oesterr.-Ungar. Bahnen	Anderen Vereinsbahnen	sämmtl. Vereinsbahnen
	Mille Mark			
im Jahre 1882	244 324	96 712	37 229	378 265
„ „ 1881	235 363	91 928	34 980	362 271
Differenz pro 1882	+ 8 961	+ 4 784	+ 2 249	+15994
in Procenten	+ 3,8	+ 5,2	+ 6,4	+ 4,4
im Jahre 1881 betrug die Differenz Procent	+ 3,5	+ 3,2	+ 1,0	+ 3,2
desgl. pro 1880	+ 4,7	+ 3,9	+ 3,1	+ 4,4

Die Einnahmen pro Person und Kilometer sind in der:

	1882 ₰	1881 ₰	1882 ₰	1881 ₰	1882 ₰	1881 ₰	1882 ₰	1881 ₰
I. Wagenclasse . .	8,485	8,453	10,084	10,408	7,738	7,694	8,671	8,692
II. „ . .	5,553	5,557	6,619	6,992	5,971	5,981	5,865	5,894
III. „ . .	3,326	3,312	4,072	4,159	3,630	3,517	3,532	3,530
IV. „ . .	2,136	2,142	2,405	2,843	2,109	2,107	2,221	2,228
zu ermässigten Fahrpreisen	1,547	1,560	1,611	1,674	2,107	2,121	1,620	1,646
überhaupt	3,482	3,493	4,378	4,488	4,263	4,285	3,745	3,772

Mit Rücksicht hierauf und correspondirend mit dem specifischen Personenverkehre ist das Resultat der Einnahmen pro Kilometer Betriebslänge folgendes:

I. Wagenclasse . .	410	368	1 188	458
II. „ . .	2 098	1 469	2 556	1 931
III. „ . .	3 440	2 802	3 758	3 259
IV. „ . .	991	334	269	721
zu ermässigten Fahrpreisen	241	253	455	262
überhaupt	7 180	5 226	8 226	6 631
im Vorjahre	7 052	5 072	8 060	6 489
Differenz pro 1882 .	+ 128	+ 154	+ 166	+ 142
in Procenten	+ 1,82	+ 3,04	+ 2,06	+ 2,19
im Jahre 1881 betrug die Differenz Proc.	+ 1,82	+ 2,88	+ 0,12	+ 2,00

Die kilometrischen Einnahmen ergaben folgende Verhältnisszahlen; es kommen n a c h P r o c e n t e n auf

bei den		I. Wagenclasse	II. Wagenclasse	III. Wagenclasse	IV. Wagenclasse	Beförderungen zu ermässigten Fahrpreisen
Deutschen Bahnen . . .	1882	5,7	29,2	47,9	13,8	3,4
	1881	5,9	29,5	47,8	13,6	3,2
Oesterr.-Ungar. Bahnen .	1882	7,0	28,1	53,6	6.4	4,9
	1881	7,0	28,1	53,7	6,7	4,5
anderen Vereinsbahnen .	1882	14,4	31,1	45,7	3,3	5,5
	1881	14,9	32,6	45,9	2,1	4,5
überhaupt	1882	6,9	29,1	49,1	10,9	4,0
	1881	7,0	29,5	49,1	10,8	3,6

2. Die Einnahmen aus dem G e p ä c k - u n d G ü t e r v e r k e h r haben betragen

bei den	Deutschen Bahnen	Oesterr.-Ungar. Bahnen	anderen Vereins-Bahnen	sämmtl. Vereins-Bahnen
	Mille Mark			
im Jahre 1882	658 272	363 649	61 218	1 083 139
„ „ 1881	618 388	336 767	57 718	1 012 873
Differenz pro 1882 . .	+ 39 884	+ 26 882	+ 3 500	+ 70 266
in Procenten	+ 6,4	+ 8,0	+ 6,1	+ 6,9
im Jahre 1881 betrug diese Differenz Proc.	+ 3,2	+ 4,2	+ 0,4	+ 3,4
desgl. pro 1880	+ 4,5	+ 2,6	+ 6,0	+ 4,0

In der folgenden Tabelle werden die Schwankungen der Durchschnitts-Einnahmen pro Tonne und Kilometer gegen das Vorjahr ersichtlich. Es wurden vereinnahmt für:

	1882	1881	1882	1881	1882	1881	1882	1881
Eilgüter	21,72	22,10	20,79	20,72	29,51	29,56	22,17	22,47
Stückgüter	12,10	12,03	10,34	10,63	8,01	7,96	11,17	11,28
Wagenladungsgüter	3,55	3,63	4,90	5,42	3,76	3,87	3,92	4,05
Frachtpflicht. Dienst- etc. Güter	2,13	2,00	1,41	1,32	1,74	2,02	1,73	1,68
Fahrzeuge	4,51	4,43	7,13	4,96	11,26	14,54	5,84	4,88
Vieh	9,32	10,69	8,74	9,01	6,78	6,54	8,96	9,70
überhaupt	4,21	4,38	5,53	5,84	4,28	4,49	4,59	4,80

Die Einnahmen pro Kilometer Betriebslänge betragen für:

	M.	M.	M.	M.
Gepäcküberfracht	256	197	241	236
Eilgüter	530	414	777	512
Stückgüter	2 916	3 519	1 386	2 990
Wagenladungsgüter	13 915	13 900	9 798	13 586
Betriebsdienstgüter	102	154	72	117
Fahrzeuge	25	55	30	35
Vieh	670	774	348	678
Nebeneinnahmen	511	304	564	449
Zusammen	18 919*)	19 313	13 211	18 597
im Vorjahre	18 131	18 240	12 985	17 769
Differenz pro 1882	+ 788	+ 1 073	+ 226	+ 828
in Procenten	+ 4,3	+ 5,9	+ 1,7	+ 4,6
desgl. pro 1881	+ 1,6	+ 3,7	+ 0,7	+ 2,2

Nach Procenten kommen auf:

bei den		Gepäck	Eilgüter	Stückgüter	Wagenladungsgüter	Betriebsdienstgüter	Einnahmen für Fahrzeuge und Vieh	Nebeneinnahmen
Deutschen Bahnen	1882	1,4	2,8	15,4	73,5	0,5	3,7	2,7
	1881	1,4	2,8	16,0	73,3	0,5	3,4	2,6
Oesterr.-Ungar. Bahnen	1882	1,0	2,1	18,2	72,0	0,8	4,3	1,6
	1881	1,0	2,2	17,8	72,3	0,7	4,4	1,6
anderen Vereinsbahnen	1882	1,8	5,9	10,5	74,2	0,5	2,8	4,3
	1881	1,8	6,5	10,6	74,1	0,8	2,9	3,3
sämmtl. Vereinsbahnen	1882	1,3	2,7	16,1	73,1	0,6	3,8	2,4
	1881	1,3	2,8	16,3	73,0	0,6	3,3	2,3

3. Die Einnahmen aus sonstigen Quellen**) haben pro 1882 betragen bei den:

	Deutschen Bahnen	Oesterreich.-Ungar. Bahnen	anderen Vereins-bahnen	sämmtlichen Vereins-bahnen
	Mille Mark			
im Jahre 1882	21 220	8 191	2 042	30 004
„ 1881	21 294	6 932	1 796	28 793
Differenz pro 1882	— 74	+ 1 259	+ 246	+ 1 211
in Procenten	— 0,35	+ 18,2	+ 13,7	+ 4,2
desgl. pro 1881	+ 0,15	+ 4,78	— 28,13	+ 0,18

*) Während die Berechnung der kilometrischen Einnahmen für Gepäck nach der Betriebslänge erfolgt, werden die übrigen sowie die Gesammt-Einnahmen nach der Betriebslänge für Güterverkehr berechnet. Hieraus erklärt sich die Differenz zwischen der Summe und den aus der Addition der einzelnen Posten sich ergebenden Einnahmen pro Kilometer Betriebslänge.

**) In Betreff der Vergütungen für Ueberlassung oder Mitbenutzung von Bahnanlagen, sowie der Miethe für Locomotiven und Wagen erfolgt Compensirung in den einzelnen Bahngruppen resp. im ganzen Vereinsgebiete. Mit Rücksicht hierauf ergiebt sich bei den sämmtlichen Vereinsbahnen eine Summe, welche um den Betrag des Saldo kleiner ist, als die Addition der betreffenden Gruppensummen ergeben würde.

Die Gesammteinnahmen betragen bei den:

	Deutschen Bahnen	Oesterreich.-Ungar. Bahnen	anderen Vereins-bahnen	sämmtlichen Vereins-bahnen
	Mille Mark			
im Jahre 1882	923 815	468 551	100 488	1 491 407
„ „ 1881	875 045	435 626	94 495	1 403 936
Differenz pro 1882	+ 48 770	+ 32 925	+ 5 993	+ 87 471
in Procenten	+ 5,6	+ 7,6	+ 6,3	+ 6,2
die Einnahmedifferenz pro 1881 betrug pCt.	+ 3,2	+ 3,2	— 0,09	+ 3,3

Das Ergebniss der Einnahmen pro Kilometer Betriebslänge ist folgendes; es wurden vereinnahmt:

	M.	M.	M.	M.
im Jahre 1882	26 484	24 883	21 671	25 569
„ „ 1881	25 612	23 594	21 240	24 602
Differenz pro 1882	+ 872	+ 1 289	+ 431	+ 967
in Procenten	+ 3,4	+ 5,5	+ 2,0	+ 3,9
desgl. pro 1881	+ 1,6	+ 3,5	— 1,2	+ 2,0

Ferner berechnen sich die Einnahmen auf:

	M.	M.	M.	M.
pro Nutzkilometer	4,05	5,91	3,78	4,46
	₰	₰	₰	₰
„ Achskilometer	10,13	13,17	11,27	11,0

Das Verhältniss der Einnahmen der einzelnen Verkehrszweige zeigt, dass die Steigerung der Gesammteinnahmen hauptsächlich aus den Einnahmen aus dem Güterverkehr hervorgegangen ist; dies gilt namentlich von den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen, weniger von den Deutschen und Niederländischen.

Es entfallen von den Gesammteinnahmen auf Einnahmen:

	1882	1881	1882	1881	1882	1881	1882	1881
für Personenbeförderung	26,4	26,9	20,6	21,1	37,1	37,0	25,4	25,8
aus dem Güter- etc. Verkehre	71,3	70,7	77,6	77,3	60,9	61,1	72,6	72,1
aus sonstigen Quellen	2,3	2,4	1,8	1,6	2,0	1,9	2,0	2,1

(Fortsetzung folgt.)

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Von der geschäftsführenden Direction des Vereins ist auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereinsstatuts allen Verwaltungen mitgetheilt worden, dass die der Königlichen Eisenbahndirection zu Breslau unterstellte, am 16. d. Mts. für den allgemeinen Verkehr eröffnete Strecke Dürgoy-Koberwitz als Vereinsbahnstrecke zu betrachten sei. Die neue, bei Dürgoy abzweigende Strecke enthält die Haltestellen Klettendorf (10,25 km ab Breslau), Bettlern (12,55 km), Domslau (16,05 km) und die Station Koberwitz (20,50 km).

Veränderungen der Vereins-Mitgliedschaft. Nachdem die Allerhöchste Sanctionirung der von den beiden Häusern des Reichstages bereits definitiv acceptirten Gesetzvorschläge bezüglich der Verstaatlichung der Donau-Drau- und der I. Siebenbürger Eisenbahn erfolgt ist, sind die beiden Bahnen in den Besitz und Betrieb des Ungarischen Staates übergegangen, welcher die Betriebsleitung der Direction der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen übertragen hat. Die Directionen der Báttászek-Dombovár-Zakanyer (Donau-Drau-) und der K. priv. Erste Siebenbürger Eisenbahn sind hiernach aus dem Vereine geschieden, und es werden die von denselben bisher verwalteten Bahnen als integrirende Theile des von der Direction der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen verwalteten Eisenbahnnetzes angesehen.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direction sind erlassen worden:

No. 3262 vom 18. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend den Uebergang der Báttaszék-Dombovár-Zákányer (Donau-Drau-) und der I. Siebenbürger Eisenbahn in den Besitz und Betrieb des Ungarischen Staates (abgesandt am 22. d. Mts.).

No. 3369 vom 14. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Ergänzung des Alinea 1 des § 24 des Vereins-Wagen-Regulativs (abgesandt am 22. d. Mts.).

No. 3335 vom 17. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Vereinigung des Expeditionsdienstes auf Station Kreuzberg (abgesandt am 20. d. Mts.).

No. 3336 vom 17. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 20. d. Mts.).

No. 3340 vom 14. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für erhaltene Drucksachen des Vereins (abgesandt am 20. d. Mts.).

No. 3350 vom 18. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Ueberweisung von Fragen über den Verkehr mit kombinirbaren Rundreisebilleten zur Entscheidung an die Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs (abgesandt am 19. d. Mts.).

No. 3354 vom 17. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Maassregeln gegen die Einschleppung der Reblaus (abgesandt am 20. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Directe Züge London-Gotthard-Rom.

In Veranlassung der in No. 37 S. 480 unserer Zeitung auf Grund einer Mittheilung aus der Schweiz abgedruckten Notiz betreffend „directe Züge London-Gotthard-Rom" erhalten wir von der Kaiserl. General-Direction der Elsass-Lothringischen Eisenbahn über die getroffenen Vereinbarungen bezüglich des Durchgangs von Personen- oder Schlafwagen von Französischen und Deutschen bezw. Belgischen Stationen nach Italien via Gotthard unterm 21. d. M. folgende ergänzende bezw. berichtigende Mittheilung:

Nach den Beschlüssen in der Conferenz für den Sommerfahrplan zu Berlin vom 9./10. Januar cr. sollen entweder bei dem, in dem erwähnten Artikel zuerst genannten Expresszuge Calais-Laon-Belfort-Delle-Basel oder in dem von Paris abgehenden, über unsere Route Alt-Münsterol-Mülhausen-Basel verkehrenden Anschlusszuge an den Tagesschnellzug der Gotthardbahn ein Personen- oder Schlafwagen nach Mailand durchgeführt werden, und hat sich die Französische Ostbahn für die Einstellung eines gewöhnlichen Personenwagens I./II. Classe Paris-Mülhausen-Mailand entschieden. Dieser Wagen cursirt seit dem 1. Juni cr. regelmässig.

Ein Uebergang von Wagen bei dem über die Französische Route Calais-Laon-Delle-Basel nach Italien geführten Zuge findet nicht statt; die Angabe in dem fraglichen Artikel, dass directe Wagen der internationalen Schlafwagen-Gesellschaft zwischen Calais-Basel und Mailand eingestellt seien, ist daher nicht zutreffend.

Ausserdem geht auf Grund der Berliner Vereinbarungen bei dem Schnellzuge Ostende-Brüssel-Basel auf denselben Tagesschnellzug der Gotthardbahn während der gegenwärtigen Sommer-Fahrplan-Periode ein Personenwagen I./II. Classe nach Mailand über, welcher in nächster Zeit — voraussichtlich ab 1. Juli cr. — durch einen Schlafwagen der internationalen Schlafwagen-Gesellschaft ersetzt werden soll.

Preussischer Staatsrath.

Von den zu Mitgliedern des Preussischen Staatsraths ernannten Personen gehören resp. gehörten früher folgende dem Eisenbahnwesen an:

Brefeld, Wirklicher Geheimer Oberregierungsrath und Director im Ministerium der öffentlichen Arbeiten,

Schneider, Ministerial- und Oberbaudirector, Präsident der Academie des Bauwesens,

Schultz, Wirklicher Geheimer Oberregierungsrath und Director im Ministerium der öffentlichen Arbeiten,

Mevissen, Geheimer Commercienrath in Köln.

Preussische Staatseisenbahnen. Personalien.

Zu der am 1. Juli d. J. in Wirksamkeit tretenden Königlichen Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn zu Berlin sind versetzt als commissarischer Vorsitzender: Regierungsrath Becher, als Directionsmitglied unter Committirung nach Hamburg, Regierungsrath Möllhausen, bisher in Hannover (unter commissarischer Uebertragung der zur Zeit der Hamburger Deputation der Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft obliegenden Geschäfte); als weitere Mitglieder fungiren: der Regierungs- und Baurath Müller, bisher in Ratibor; der Regierungsassessor Breitenbach, bisher in Breslau und als maschinentechnisches Mitglied der Obermaschinenmeister Kahl in Berlin commissarisch.

Preussische Staatsbahnen. Ministerialerlass vom 16. Juni v. J., betreffend das Verhalten des Dienstpersonals gegen das Publikum, Placirung der Reisenden etc.

Bei Beginn der diesjährigen Reisezeit hat der Minister der öffentlichen Arbeiten Veranlassung genommen, die bisherigen Erlasse, betreffend das Verhalten des Dienstpersonals gegen das Publikum, sowie die dem letzteren bei Benutzung der Eisenbahnen zu gewährenden Erleichterungen in Erinnerung zu bringen. Es sind das der Erlass vom 19. November 1878, wodurch das Dienstpersonal zu einem wenn auch entschiedenen, so doch bescheidenen Benehmen gegen das Publikum verpflichtet wird; der Erlass vom 21. Decbr. 1880 betreffend ungebührliche Ueberfüllung der Eisenbahncoupés (mässige Besetzung der Coupés 1. Classe mit 4 Personen, 2. Classe mit 6, 3. Classe mit 8 Personen, so lange hinreichender Platz vorhanden ist, Oeffnung sämmtlicher Coupés auf der Anfangsstation), und sodann Erlass vom 25. Juni 1883 (gehörige Lüftung der der Sonnenhitze ausgesetzten Wagen und Begiessung derselben mit kaltem Wasser, Reinigung der Waschvorrichtungen, Besprengen der Perrons bei trockenem Wetter).

Der Minister, welcher durch diese Erlasse in den verschiedensten Richtungen den Wünschen des Reisepublikums entgegengekommen ist, spricht das Vertrauen aus, dass die Kgl. Directionen, insbesondere auch die der neu verstaatlichten Bahnen ebensowohl die sorgfältigste Instruirung der unterstellten Beamten über den Inhalt dieser Erlasse, wie auch die strengste Durchführung der in denselben gegebenen Bestimmungen sich angelegen lassen sein werden.

Zugleich wird auf die Instruction vom 27. Juli 1882, betreffend das Verfahren gegenüber den ohne gültiges Billet im Zuge betroffenen Reisenden, verwiesen, wonach bei unaufgeforderter Meldung beim ersten Erscheinen des Schaffners etc. nur der um 1 *M.* erhöhte Fahrpreis zu erheben ist.

Preussische Staatsbahnen.

In Folge mehrfacher Eisenbahnunglücksfälle, die in letzter Zeit gemeldet wurden, hat die Königliche Eisenbahndirection Berlin jetzt eine Verordnung erlassen, die den Schaffnern das Coupiren der Billets während der Fahrt auf das Strengste untersagt. Alle Billets sollen stets vor Abgang des Zuges coupirt werden.

Teutschenthal-Salzmünde-Schwittersdorf.

Die Königliche Eisenbahndirection zu Frankfurt a. M. ist beauftragt, im Anschlusse an die generellen Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Teutschenthal nach Salzmünde auch solche für eine Fortsetzung dieser Linie nach Schwittersdorf, desgleichen die Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Wiesbaden nach Langenschwalbach mit Abzweig nach Schlangenbad anzufertigen.

Saalbahn (Generalversammlung).

Die am 21. Juni c. in Saalfeld abgehaltene ordentliche Generalversammlung der Saalbahngesellschaft, in welcher Herr Dr. Mentz (Jena) den Vorsitz führte, war von 125 Actionären mit 442 Stimmen besucht. Nach Ertheilung der Decharge für 1883 und Festsetzung der Dividende für die Stammprioritäten auf 3¼ pCt. gelangten die von den Verwaltungsorganen gestellten Anträge auf Abänderung der §§ 21, 25, 28, 45, 51 und 54 des Statuts sowie des § 37 des Nachtrags hierzu zur Annahme. Die beschlossenen Aenderungen sind veranlasst einerseits durch die anderweite Organisation der Direction der Bahn und andererseits durch das Bedürfniss anderer Normen für die Aufstellung der Bilanz. Die Aenderung des § 28 bezieht sich auf die Stimmberechtigung der Actionäre und dient dem Zwecke, dass auf der einen Seite ein erheblicher Actienbesitz auch eine entsprechende Stimmberechtigung erhält, auf anderer Seite aber eine übermässige Stimmenzahl in der Hand eines einzelnen Actionärs vermieden wird.

Eisenbahncommissariat in Breslau.

Am 1. Juli d. J. wird gemäss Königlichen Erlasses vom 6. d. M. das Eisenbahncommissariat in Breslau aufgelöst und werden die Geschäfte desselben dem Eisenbahncommissariat in Berlin übertragen.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Die Königliche Eisenbahndirection zu Erfurt ist ermächtigt worden, den Umtausch der Actien der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn gegen 4procentige Consols, der ursprünglich bis Ende December 1883 ging, weiter zu bewirken und zwar bis zu einem noch festzustellenden Termin. Auf diejenigen Actien, welche nicht umgetauscht werden, wird die Rente von 6 pCt. nur bis zum Eintritt der Liquidation der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft gezahlt.

Thüringische Eisenbahn.

Laut Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirection zu Erfurt wird der bis ult. December 1883 zugelassene Umtausch von Stammactien Lit. C der Thüringischen Eisenbahn bis auf Weiteres mit der Massgabe gestattet, dass es der Königlichen Staatsregierung vorbehalten bleibt, demnächst den Zeitpunkt für die Einstellung des Umtausches endgiltig festzusetzen. Auf diejenigen Stammactien Lit. C, welche nicht umgetauscht werden, wird die Dividende von 4½ pCt. nur bis zum Eintritt der Liquidation der Thüringischen Eisenbahn zur Zahlung gelangen.

Posen-Creuzburger Eisenbahn.

Die Königliche Eisenbahndirection zu Breslau kündigt auf Grund des Verstaatlichungsvertrages die 5procentigen Prioritäts-Obligationen zum 2. Januar 1885. Die Obligationen werden in Breslau und Posen bei den betreffenden Eisenbahncassen, sowie hier am Platze bei der Königlichen Eisenbahnhauptcasse ausgezahlt.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Der am 19. abgehaltenen Generalversammlung lag der in der bisher üblichen Form erstattete Geschäftsbericht vor. Ausser dieser Jahresrechnung hat die seit dem 1. März in Wirksamkeit getretene Königliche Direction dem Ausschusse die Rechnung über die Monate Januar und Februar d. J. behufs Dechargirung der früheren Verwaltung durch die Generalversammlung vorgelegt. Diese Decharge wurde ertheilt und demnächst die ausscheidenden Aufsichtsrathsmitglieder sämmtlich wiedergewählt.

Zur Braunschweigischen Eisenbahnfrage.

In den Sitzungen des Braunschweigischen Landtages vom 13. und 14. Juni wurden auch die ferneren Verträge, welche zwischen der Preussischen und der Braunschweigischen Regierung hinsichtlich der Braunschweigischen Eisenbahnen vereinbart sind, nach wenig erheblicher Debatte genehmigt. Es steht also nur noch die verfassungsmässige Genehmigung des nächsten Preussischen Landtages aus, um zunächst das bestehende Braunschweigische Eisenbahnunternehmen dem Preussischen Staate zu überweisen und um die verschiedenen im Braunschweigischen Lande projectirten Secundärbahnen, soweit dieselben Preussisches Gebiet berühren, in Angriff nehmen zu können.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

In der kürzlich zu Dortmund abgehaltenen Generalversammlung wurde die Auszahlung einer Dividende für die Stammprioritäts-Actien von $4\frac{1}{2}$, für die Stammactien von $2\frac{1}{3}$ pCt. genehmigt.

Unterelbesche Eisenbahngesellschaft.

Die Generalversammlung der Unterelbeschen Eisenbahngesellschaft wird auf den 5. Juli d. J. einberufen. Auf der Tagesordnung derselben stehen neben den gewöhnlichen Gegenständen folgende Anträge: „Behufs Förderung des Eisenbahnverkehrs von Cuxhaven aus Dampfschiffslinien nach Helgoland und anderen Punkten der Nordsee in Betrieb zu setzen und zu diesem Zwecke geeignete Schiffe zu erwerben oder zu miethen". Verlegung des Sitzes der Gesellschaft von Berlin nach Harburg und dementsprechende Aenderung des § 2 der Statuten dahin: „Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Harburg . . .", sowie entsprechende Aenderung derjenigen Paragraphen der Statuten, in denen Berlin als Sitz oder Forum der Gesellschaft bestimmt ist. Beschlussfassung über die Aufnahme einer Prioritätsanleihe in Höhe von fünf Millionen Reichsmark behufs Rückzahlung eines gleich hohen Betrages von Actien Lit. A in Gemässheit des § 5 alinea 6 der Statuten, sowie über die dementsprechende vorzunehmende Statutenänderung.

Warstein-Lippstadter Eisenbahn.

Die Generalversammlung ist zum 29. Juli cr. einberufen worden. Auf der Tagesordnung steht die Rechnungslegung über die verflossene Betriebsperiode, welche die Zeit vom 1. November 1883 bis zum 31. März 1884 umfasst.

Kerkerbachbahn-Actiengesellschaft.

Die Firma dieser Gesellschaft ist in das Handelsregister zu Limburg eingetragen worden. Gegenstand des Unternehmens ist bekanntlich der Bau und Betrieb einer Secundärbahn von Heckholzhausen nach Dehrn (siehe No. 40 S. 520). Das Grundcapital beträgt 950 000 M.

Eisenbahn Oldesloe-Lauenburg.

Wie man der „Lüb. Ztg." von Oldesloe meldet, wird der Bau der Eisenbahn von Oldesloe nach Lauenburg demnächst in Angriff genommen werden. Auch soll die Ausführung der Route Hagenow-Mölln-Oldesloe gesichert sein.

Altona-Kaltenkirchener Eisenbahngesellschaft.

Die Direction der genannten Eisenbahngesellschaft in Altona baut die Linie Altona-Kaltenkirchen mit Zweigbahn Quickborn-Himmelmoor. Die Bahn (die Hauptlinie hat eine Länge von 36,5 km) ist schmalspurig und eingleisig angelegt. Die Spurweite beträgt 1,435 m. Veranschlagtes Baucapital 1 200 000 M. Der Bau wurde im Herbst 1883 in Angriff genommen und soll im Sommer 1884 (August) vollendet sein. Die Bahn liegt 20 km auf der Strasse und dient lediglich dem localen Verkehr (Transport landwirthschaftlicher Producte und Personenverkehr).

Die Stationsorte und deren Entfernungen (in Kilometern) ab Altona sind:

Station	km	Station	km
Altona (Gählersplatz)	0 km	Rugenbergen	13,3 km
„ (Nebenzollamt)	1,0 „	Hasloh	16,6 „
Eimsbüttel	2,1 „	Quickborn	21,9 „
Langenfelde	3,9 „	Ellerau	24,2 „
Stellingen	5,0 „	Ulzburg	31,2 „
Eidelstedt	7,4 „	Kaltenkirchen	36,5 „
Schnelsen	10,0 „		

Bauleitender Techniker ist Baurath Hostmann*) und wird der Bau von den Bauunternehmern von Kintzel und Lauser ausgeführt.

Dividenden- und Prioritäten-Auszahlungen.

Breslau-Schweidnitz-Freiburg. Die fälligen Zinsen der Prioritätsactien und Obligationen vom 20. Juni cr. ab bei der Bank für Handel und Industrie und S. Bleichröder hier.

Nordhausen-Erfurt. Die fälligen Coupons der 4procentigen Prioritätsobligationen bei der Nationalbank für Deutschland und Jacob Landau; die Coupons der $4\frac{1}{2}$procentigen Prioritätsobligationen bei Jacob Landau.

Dortmund-Gronau-Enschede. $4\frac{1}{2}$ pCt. für die Prioritätsstammactien und $2\frac{1}{3}$ pCt. für die Stammactien vom 30. Juni cr. ab bei der Discontogesellschaft.

*) Eine ausführliche Mittheilung über diese Bahn mit Tracezeichnung von W. Hostmann findet man in dessen Zeitschrift für Local- und Strassenbahnwesen Jahrg. 1884 Heft 1 abgedruckt.

Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitz. Die Dividendenscheine No. 1 Serie II der Prioritätsstammactien mit 30 M. und die Dividendenscheine No. 1 Serie II der Stammactien mit 11 M. bei Riess & Itzinger.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Die am 19. cr. abgehaltene Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und die auf $2\frac{1}{4}$ pCt. festgesetzte Dividende, welche vom 25. cr. ab zur Auszahlung gelangt.

Warstein-Lippstadter Eisenbahn. Die Dividende für die Stammactien für das Jahr 1883 ist auf 2, diejenige für die Stammprioritäten auf 4 pCt. festgesetzt.

Kronberger Eisenbahn. Die Dividende pro 1883 ist für die Prioritätsactien auf $2\frac{1}{2}$ pCt. gegen $3\frac{2}{3}$ pCt. im Vorjahre festgesetzt.

Murgthal-Eisenbahn. Die am 1. Juli cr. fällige Restdividende pro 1883 ist auf 2 pCt. festgesetzt worden.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn.*)

Den im Geschäftsbericht pro 1883 gegebenen Erörterungen und Vergleichungen ist für die nicht garantirten Bahnen im Betriebe eine Länge von 527,28 km und für die garantirten Linien eine solche von 179,15 km zu Grunde gelegt.

Die Länge sämmtlicher Gleise betrug Ende 1883 im Ganzen 1 210,50 km (gegen 1 185,38 km im Vorjahr), worunter 250,93 km zweigleisig. Die elektrischen Leitungen haben insgesammt eine Länge von 2 082,12 km, gegen 2 070,09 km pro 1882.

Bezüglich des Standes der Betriebsmittel ist Folgendes zu bemerken:

Der Bestand der Locomotiven ist unverändert geblieben. Der Wagenpark hatte am Jahresschlusse folgenden Bestand: 464 Personenwagen, 105 Gepäckwagen, 1 179 bedeckte Güterwagen, 1 810 offene Güterwagen, im Ganzen sonach 3 558 Wagen. Auf jedes Kilometer Bahnlänge (resp. Baulänge von 706,43 km) entfallen 0,0657 Stück Personen-, 0,149 Stück Gepäck-, 1,669 Stück bedeckte Güter-, 2,562 offene Güterwagen, überhaupt 5,037 Wagen. Die Zahl der Sitzplätze sämmtlicher Personenwagen beträgt 19 016 und pro Kilometer Bahnlänge 26,92. Ausserdem sind für etwaige aussergewöhnliche Transporte Einrichtungen vorhanden, um 112 bedeckte Güterwagen zum Personentransport und 133 Güterwagen zum Transport von Pferden nutzbar zu machen. Die Ladefähigkeit für sämmtliche Güterwagen betrug ult. 1883 31 852 t, d. s. pro Kilometer Baulänge 45,09 t.

Finanzielle Verhältnisse: Das concessionirte Actiencapital, welches sich Ende 1882 auf 90 000 000 M. belief, ist im Jahre 1883 im Ganzen um 16 200 000 M. erhöht worden. Von den 1883 neu concessionirten Actien wurden 14 280 000 M. begeben. Danach befand sich Ende 1883 ein Actiencapital von 104 280 000 M. im Umlauf, während 1 920 000 M. noch unbegeben waren. An der Abschlagsdividende pro 1883 hat nach Massgabe der erfolgten Begebung ein Actienbetrag von 90 000 000 M. theilgenommen. Die Superdividende ist dagegen auf 99 000 000 M. Actiencapital zu vertheilen. Ueber die Bestimmung der neu emittirten Actien wird bemerkt, dass dieselben zur Einzahlung der am 1. Januar 1884 gekündigten 4 pCt. Prioritätsanlehen aus den Jahren 1860 und 1866 im Gesammt-Umlaufsbetrages von 7 067 485 Mark und ausserdem zu baulichen Zwecken verwendet werden. Der Stand der Anlehen Ende 1883 betrug insgesammt 112 057 142 M., wovon 5 267 571 M. amortisirt sind. Von den 5 pCt. Anlehen 1878 waren am Jahresschlusse noch 5 000 000 M. unbegeben. Mit Rücksicht auf den inzwischen bedeutend gesunkenen Zinsfuss wird die Begebung dieser Obligationen nicht beabsichtigt. Die Obligationen des 1881er Anlehens waren ult. 1883 bis auf 1 167 000 M. begeben. Die Anlagecapitalien der im Betriebe stehenden Objecte betrugen nach Ausweis der Baurechnung Ende 1883 insgesammt 183 654 626 M., gegen 181 920 730 M. im Vorjahr. Die Vermehrung um 1 733 896 M. ist im Wesentlichen durch Fertigstellung der Linie Erbach-Eberbach, Einlegung eines zweiten Gleises auf den Strecken Erfelden-Biblis und Lampertheim-Waldhof, sowie durch Erweiterungsbauten und Vermehrung der Betriebsmittel entstanden. Zur Deckung des für das Betriebsjahr ermittelten durchschnittlichen Anlagecapitals der im Betriebe stehenden Objecte sind verwendet an Actien 96 000 000 M. und an Obligationen 83 957 142 M. Danach berechnete sich für die der Gesellschaft eigenthümlich gehörigen Betriebslinien von 674,09 km bei einem Anlagecapital von 183 654 626 M. pro Kilometer 272 448 M. Der Gesammtaufwand Ende 1883 stellt sich, ausschliesslich Betriebsmaterial, auf 161 276 182 M. und die Baukosten pro Kilometer der eigenen Bahn betrugen am Jahresschlusse durchschnittlich 239 250 M. Berechnet man die Kosten der Betriebsmittel auf die Betriebslänge von 704,40 km, dann ergeben sich pro Kilometer 31 770 M. Unter Ausscheidung eines ratirlichen Betrages an Kosten der Betriebsmittel für die gepachteten Strecken stellten sich die Anlagekosten der eigenen Bahn pro Kilometer auf durch-

*) Da die Hessische Ludwigsbahn gegenwärtig die grösste Deutsche Privatbahn ist, so gehen wir ausführlicher auf den Geschäftsbericht ein.

schnittlich 271 020 *M*, gegen 268 460 *M* im Vorjahre. Abzüglich der amortisirten Beträge berechnen sich die Anlagekosten excl. Betriebsmaterial durchschnittlich pro Kilometer auf 231 436 *M* und incl. der letzteren auf 263 206 *M*.

Die im Jahre 1883 stärker betriebene Erneuerung des Oberbaues hat einen Aufwand von insgesammt 1 260 096 *M* verursacht, gegen 1 132 637 *M* im Vorjahre.

Die Bestände der Erneuerungsfonds betrugen daher Ende 1883 zusammen 2 708 464 *M*, gegen 2 818 335 *M* pro 1882.

Der Reservefonds für die ausserpreussischen Strecken betrug nach Deckung der 1883 in Folge von Wasserschäden nothwendig gewordenen Baukosten von 71 369 *M* und unter Hinzurechnung einer von der Generalversammlung beschlossenen Dotation von 14 228 *M* Ende 1883 304 130 *M* und der Reservefonds der Preussischen Strecken 316 500 *M*.

Im Jahre 1883 wurden im Ganzen befördert: a) fahrplanmässig: 14 350 Schnellzüge, 74 850 Personenzüge, 3 253 gemischte Züge und 40 168 Güterzüge; b) Extra- und Materialzüge: 380 Personenzüge, 858 Güterzüge und 7 766 Materialzüge, zusammen mithin 141 625 Züge, gegen 139 657 Züge im Vorjahre. Damit wurden befördert: 7 571 766 Personen (1882 7 240 555), 11 335 t Reisegepäck (1882 11 506 t), Traglasten 616 563 (1882 560 789), Fahrzeuge 818 (1882 1 243), Leichen 153 (1882 174), Vieh in Wagenladungen 246 103 (1882 248 816), Stück Kleinvieh 16 641 (1882 11 593) und Frachtgut 3 655 082 t (1882 3 309 594 t).

Nach der Betriebsrechnung sind pro 1883 insgesammt vereinnahmt 16 133 679 *M*, verausgabt 8 866 907 *M*, so dass ein Ueberschuss von 7 266 772 *M* resultirt. Nach Abzug der Einnahmen und Ausgaben à Conto des Erneuerungs- und Reservefonds betrugen die Einnahmen 15 914 150 *M*, die Ausgaben 7 535 441 *M*, der Ueberschuss 8 378 709 *M*. Bei Vergleichung der letzteren Beträge mit den Resultaten des Vorjahres ergiebt sich bei den Einnahmen eine Steigerung um 1 140 844 *M*, bei den Ausgaben eine solche von 475 710 *M*. Die Betriebsausgaben betrugen von den Betriebseinnahmen in Procenten 1883 47,350 pCt. (1882 47,787 pCt.). Der Ueberschuss der Betriebseinnahmen pro 1883 von 8 378 709 *M* (1882 7 713 575 *M*) betrug vom durchschnittlichen Anlagecapital in Procenten 4,629 pCt. (1882 4,433 pCt.). Es betrugen pro Kilometer: die Einnahmen 1883 22 527 *M* (1882 21 424 *M*), die Ausgaben pro 1883 10 667 *M* (1882 10 238 *M*), der Reinertrag pro 1883 11 860 *M* (1882 11 186 *M*); pro Nutzkilometer: die Einnahmen 1883 3,16 *M* (1882 3,06 *M*), die Ausgaben 1,50 *M* (1882 1,46 *M*), der Reinertrag pro 1883 1,66 *M* (1882 1,60 *M*).

Die Gesammteinnahme von 16 133 679 *M* vertheilt sich auf 1. Personenverkehr und Nebenerträge mit 5 858 961 *M* = 36,32 pCt., gegen 37,35 pCt. im Vorjahr, 2. Güterverkehr mit 9 396 400 *M* = 58,24 pCt., gegen 56,85 pCt. pro 1882, 3. Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen etc. 47 740 *M* = 0,29 pCt., gegen 0,35 pCt. im Vorjahr u. s. w. Die Mehreinnahmen im Personen- und Gepäckverkehr gegen 1882 beträgt 241 382 *M* oder 4,29 pCt. An Personen wurden gegen das Vorjahr mehr befördert 3 312 *M* oder 4,57 pCt. Durchschnittlich sind von jeder Person zurückgelegt: in der I. Classe 54,02 Kilometer, in der II. Classe 32,49 km, in der III. Classe 17,90 km, Militärbillets 44,87 km, in der IV. Classe 19,17 km, in allen Classen zusammen 21,14 km. Im Durchschnitt hat jede Person pro Kilometer erbracht 3,43 ₰ (1882 3,33 ₰).

Ueber den Güterverkehr ist Folgendes zu berichten: Die Gesammteinnahmen, einschliesslich der Nebenerträge, betrugen 9 396 400 *M* gegen 8 550 228 *M* im Vorjahr, mithin 1883 mehr 846 172 *M* oder 9,90 pCt. Befördert sind excl. Leichen, Fahrzeuge und Thiere 3 655 082 t (1882 3 309 594 t), daher pro 1883 mehr 345 488 t oder 10,44 pCt. In diesen Zahlen sind enthalten an aussergewöhnlichen Materialtransporten für die eigene Bahn 209 749 t mit einer Einnahme von 115 231 *M* (1882 97 855 *M*). Ohne Nebenerträge vertheilen sich die beförderten Quantitäten und Einnahmen wie folgt: a) auf den Localverkehr 764 918 t, 1 637 843 *M* oder 18,57 pCt. der Gesammteinnahme; b) auf directe Verkehre 1 815 961 t, 4 370 274 *M* oder 49,57 pCt.; c) auf den Transitverkehr 1 074 203 t, 2 809 406 *M* oder 31,86 pCt. Dies ergiebt gegen 1882 eine Zunahme um 15,77 pCt. im Localverkehr, um 11,47 pCt. im directen und 6,98 pCt. im Transitverkehre.

Zu den bedeutenderen Transportartikeln gehören: Kohlen 828 000 t, Steine 318 000 t, Getreide und Mehl 251 000 t, Holz 245 000 t, Eisen und Stahl 201 000 t, Erze und Erden 144 000 t, Rohzucker 92 000 t, ausserdem Düngemittel 74 000 t, Kartoffeln 61 000 t und Rüben 56 000 t. Jede Tonne hat im Durchschnitt, ohne Berechnung der Expeditionszuschläge und excl. der Materialtransporte in allen Verkehren zusammen 1,65 *M* eingebracht und 52,85 km zurückgelegt (gegen 2,57 *M* und 50,12 km im Vorjahr). Pro Kilometer hat jede Tonne erbracht 3,12 ₰ (1882 4,60 ₰), für sämmtliche Transportmassen berechnen sich 181 435 200 tkm. Eine analoge Vergleichung mit dem Jahre 1879, dem letzten vor der Verstaatlichung der Rheinisch-Westfälischen Eisenbahnen, also unmittelbar vor dem Concurrenzconflictzeit mit den Preussischen Staatsbahnen, ergiebt bei einer Zunahme der Bahnlänge um 23,72 pCt. für den Gesammtverkehr eine Zunahme von 1 600 836 Mark oder 23,72 pCt. Der verhältnissmässig sehr grossen Zunahme im internen und eigenen directen Verkehr steht aber, trotzdem die Gesellschaft 3 neue, zum Theil die kürzesten Routen darstellenden Transitlinien fertig gestellt hat, beim Transitverkehr eine Abnahme von 88 733 *M* oder 3,15 pCt. entgegen. Eine Abschwächung der Concurrenz ist inzwischen nicht eingetreten.

Im Hafen zu Gustavsburg hat sich der Wasserverkehr gegen das Vorjahr um die Hälfte vermehrt.

Von den gesammten Betriebsausgaben 8 866 906 *M* entfallen auf die Allgemeine Verwaltung 972 006 *M* oder 10,96 pCt. (1882 11,98 pCt.), auf die Bahnverwaltung 2 761 656 *M* oder 31,15 pCt. (1882 28,14 pCt.) und auf die Transportverwaltung 5 133 243 *M* oder 57,89 pCt. (1882 59,88 pCt.).

Nach dem Abschlusse der Betriebsrechnung ergiebt sich einschliesslich des Uebertrags aus dem Vorjahr von 133 695 *M* eine Einnahme von 16 267 374 *M*, eine Ausgabe von 8 866 906 *M*, sonach ein Ueberschuss von 7 400 467 *M*. Hierzu treten: 1. Die aus dem Erneuerungsfonds der nicht garantirten Linien zu bestreitenden Ausgaben mit 990 871 *M* resp. nach Abzug des Erlöses für ausrangirtes Material von 157 446 *M*, mit noch 833 425 *M*. 2. Die aus dem Erneuerungsfonds der garantirten Linien zu bestreitenden Ausgaben mit 269 225 *M*, bezw. nach Abzug der staatlichen Dotation (124 354 *M*) und des Erlöses für ausrangirtes Material (62 083 *M*) mit 82 788 *M*. 3. Zuschuss aus dem Reservefonds 71 370 *M*. 4. Zuschuss der Grossherzogl. Staatsregierung für die garantirten Bahnstrecken mit zusammen 685 471 *M*, nämlich a) Zuschuss zu den Betriebseinnahmen 389 688 *M*, b) desgl. behufs Dotation des Erneuerungsfonds der garantirten Linien 124 354 *M* und c) Zuschuss für die Strecke Erbach-Eberbach 171 429 *M*, so dass der zur Verfügung der General-Versammlung verbleibende Ueberschuss 9 073 522 *M* beträgt.

Derselbe wurde verwendet 1. zur Verzinsung der Prioritätsobligationen insgesammt mit 3 414 721 *M*. 2. Zur Tilgung der Prioritätsobligationen mit zusammen 357 986 *M*. 3. Zur Zahlung einer Abschlagsdividende mit 2 pCt. aus 93 000 000 *M* mit 1 860 000 *M*.

Danach verbleiben zur Verfügung der Generalversammlung 3 440 815 *M*.

Niederländische Staatseisenbahnen.

Am 9. Juni cr. wurde die Generalversammlung von Actionären der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen in Amsterdam abgehalten. Dem zur Vorlage gebrachten Geschäftsbericht pro 1883 ist Folgendes zu entnehmen.

Das von der Gesellschaft betriebene Eisenbahnnetz umfasste ultimo 1882 folgende Linien:

I. Staatsbahnen. Arnhem-Leeuwarden 168,775 km, Harlingen-Deutsche Grenze 126,968 km, Groningen-Meppel 76,835 km, Zutfen-Deutsche Grenze 59,678 km, Almeloo-Zwolle 44,662 km, Nymegen-Arnhem 19,084 km, Maastricht-Breda 179,937 km, Utrecht-Bokstel 60,140 km, Geldermalsen-Elst-Kessen Bemmel 46,193 km, Breda-Rotterdam 53,873 km, Zwaluwe-Zevenbergen 7,095 km, Roosendaal-Vlissingen 76,344 km, Zevenbergen-Grenze 23,562 km, Breda-Roosendaal 24,050 km.

II. Privatbahnen. Lüttich-Limburger Bahn (Eindhoven-Hasselt-Lüttich mit Zweigbahnen) 136,742 km, Almeloo-Salzbergen 55,472 km, Gronau-Deutsche Grenze 2,809 km.

Zusammen: Staats- und Privatbahnen 1 163,019 km.

Im Laufe des Jahres 1883 wurden die folgenden Linien in Betrieb genommen:

am 1. Mai die Niederländische Süd-Ostbahn von Tilburg nach Nymegen, lang 65,881 km,
am 1. Juni die Staatsbahn Venloo-Blerik, lang 59,428 km,
am 16. Juli die Strecke Leeuwarden-Sneeh der Staatsbahn von Leeuwarden nach Stavoren, lang 21,692 km,
am 1. December die Strecke Geldermalsen-Gorinchem der Staatsbahn von Dordrecht nach Elst, lang 25,725 km.

Das Eisenbahnnetz wurde also um 172,726 km = 14,85 pCt. erweitert und umfasste am Ende 1883 1 335,745 km. Die durchschnittliche Betriebslänge betrug 1 254,312 km oder 11,54 pCt. mehr als in 1882.

Die Gesammteinnahmen betrugen 891 580 fl. = 8,3 pCt. mehr als in 1882, während die Betriebskosten sich um 780 058 fl. = 14,609 pCt. vermehrten. Von diesen Mehrausgaben entfallen auf den Bahndienst 200 398 fl. (18,33 pCt.) auf den Betriebsdienst 244 459 fl. (10 pCt.) und auf die Maschinen- und Wagenverwaltung 290 293 fl. (19,01 pCt.)

Auf den nördlichen Staatsbahnlinien verminderten sich die Einnahmen um 1,32 pCt., während die Einnahmen auf den südlichen Staatsbahnlinien sich um 8,32 pCt. vermehrten.

In 1882 betrug die Zunahme der Einnahmen gegenüber 1881 resp. 6,31 pCt. und 6,04 pCt. Es ist hier aber zu bemerken, dass die Linie Arnhem-Nymegen, welche bis 31. December 1882 zu den nördlichen Linien gerechnet wurde, seit 1. Januar 1883 als zu den südlichen Staatsbahnlinien gehörend angesehen wurde,

und somit die Minderung der Einnahme auf den nördlichen Linien nur eine augenscheinliche ist.

Auf den Privatbahnen Lüttich-Limburg, Almeloo-Salzbergen, und Gronau-Grenze vermehrten sich die Einnahmen resp. um 8,52 pCt., 11,64 pCt. und 5,06 pCt.

Auf der Niederländischen Süd-Ostbahn war eine bedeutende Entwickelung des Verkehrs merkbar. In 1882 wurde auf dieser Bahn 359 217 fl. vereinnahmt und in den vier ersten Monaten des Jahres 1883 98 139 fl. und seit dem Betriebsübergange an die Staatsbahngesellschaft (1. Mai) 337 571 fl.; also im Ganzen 435 710 fl. oder 21,29 pCt. mehr als in 1882.

Von der Gesammteinnahme aus dem Personenverkehr entfallen auf:

die nördlichen Staatsbahnlinien	1 891 824 fl.
die südlichen „	3 078 933 „
die Almeloo-Salzberger Bahn	112 974 „
die Strecke Gronau-Grenze	2 356 „
die Lüttich-Limburger Bahn	270 853 „
die Niederländische Süd-Ostbahn . . .	184 153 „

Im Binnenverkehre wurden 4 039 827 und im directen und Transitverkehre 841 084 Personen befördert. Die Einnahme aus diesem Verkehr betrug resp. 3 565 455 fl. und 1 975 638 fl.

Pro Reisenden wurde durchschnittlich 1,13 fl. vereinnahmt gegen 1,06 in 1882.

Im Binnenverkehre wurden 136 926 und im directen und Transitverkehre 19 549 Personen mehr befördert als in 1882. Die Mehreinnahme betrug resp. 315 606 fl. und 194 368 fl., also im Ganzen 509 974 fl.

Der Umfang des Güterverkehrs war im Jahre 1883 nicht ganz befriedigend. Einige Transporte, an welchen die Gesellschaft mit grossen Quantitäten betheiligt war, waren bedeutend geringer als früher. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr, im directen Verkehr zwischen den südlichen Staatsbahnlinien und Deutschland waren bedeutend geringer als in 1882, hauptsächlich in Folge der Abnahme der Erztransporte von Rotterdam nach Deutschland. Um einen etwas bedeutendern Theil dieser Transporte zu behalten, sah sich die Gesellschaft, überdies mit Rücksicht auf die Concurrenz des Wassertransports, zu einer bedeutenden Herabsetzung der Frachtsätze veranlasst.

In dem Verkehre mit Belgien war eine fortwährende Entwickelung des Güterverkehrs merkbar. Die Mehreinnahme aus diesem Verkehre gegenüber 1882 betrug 45 000 fl. Auch auf der Almeloo-Salzbergener Bahn breitete sich der Güterverkehr aus in Folge der Entwickelung des Kohlenverkehrs von Deutschland nach dem Norden und der Erztransporte vom Norden nach Deutschland.

Die Einnahme aus dem Güterverkehr vermehrte sich auf den nördlichen Staatsbahnlinien um 51 789 fl., auf den südlichen Staatsbahnlinien um 70 060 fl., auf der Lüttich-Limburger Bahn um 60 455 fl., auf der Almeloo-Salzberger Bahn und die Strecke Gronau-Grenze um 21 752 fl.; während auf der Niederländischen Süd-Ostbahn seit 1. Mai bis 31. December aus dem Güterverkehr 126 849 fl. vereinnahmt wurden. Im Ganzen betrug also die Einnahme aus dem Güterverkehr 338 905 fl. mehr als im Vorjahre.

Von den Gesammteinnahmen aus dem Güterverkehr entfallen auf die

nördlichen Staatsbahnlinien	1 212 520 fl.
südlichen „	2 905 249 „
Almeloo-Salzberger Bahn und Gronau-Grenze . . .	196 016 „
Lüttich-Limburger Bahn	726 934 „
Niederländische Süd-Ostbahn	126 849 „

Im Binnenverkehr betrugen die Einnahmen 1 635 460 fl. und im directen und Transitverkehr 3 532 108 fl. Pro Tonne wurde 1,516 fl. vereinnahmt gegen 1,487 in 1882 und pro Tonnenkilometer 0,0201 fl. gegen 0,0193 fl. in 1882.

Der Viehverkehr entwickelte sich regelmässig. Die Aufhebung der ertheilten Dispensation für die Einfuhr von Schlachtvieh in Deutschland konnte selbstverständlich auf den Viehverkehr nach Deutschland nicht ohne Einfluss bleiben. Dahingegen war der Transport von Schafen von Deutschland nach England transit Niederland bedeutend.

Die Einnahme aus dem Viehverkehr betrug 34 368 fl. = 9,8 Procent mehr als in 1882.

Die Betriebsresultate gestalteten sich folgendermaassen: Befördert wurden 4 880 911 Personen, 13 783 000 kg Gepäck, 3 557 660 000 kg Güter und 22 782 Wagenladungen Vieh.

Die Einnahmen betrugen	Betrag fl.	Procent der Totaleinnahme	Pro Kilometer fl.	Pro Tagkilometer fl.
Personen	5 541 095	47,632	4 417	12,10
Gepäck	194 133	1,669	155	0,43
Vieh	386 047	3,318	308	0,84
Güter	5 167 568	44,421	4 120	11,29
Extraordinarien	344 350	2,960	275	0,75
Summa .	11 633 191	100	9 275	25,41
in 1882 .	10 741 611	—	9 552	26,17
Differenz .	+ 891 580	—	— 277	— 0,76

Von den Gesammteinnahmen entfallen auf die

nördlichen Staatsbahnlinien	3 439 768 fl.
südlichen „	6 443 049 „
Almeloo-Salzberger Bahn	332 904 „
Strecke Gronau-Grenze	18 960 „
Lüttich-Limburger Bahn	1 060 520 „
Niederländische Süd-Ostbahn . . .	337 990 „

Die Betriebskosten betrugen	Betrag fl.	Procent der Totaleinnahme	pro Kilometer fl.	pro Tagkilometer fl.
Allgem. Verwaltungskosten .	293 622	2,524	234	0,64
Bahndienst	1 293 511	11,119	1 031	2,83
Telegraphendienst	50 420	0,434	40	0,11
Fahr- und Stationsdienst .	2 488 685	21,393	1 984	5,43
Maschinenverwaltung . . .	1 817 116	15,620	1 449	3,97
Commerzieller Dienst . . .	143 927	1,237	115	0,31
Magazinverwaltung	22 432	0,193	18	0,05
Liniencontrole	9 711	0,083	8	0,02
Betriebskosten .	6 119 424	52,603	4 879	13,36
in 1882 .	5 339 367	49,707	4 748	13,01
mehr in 1883	780 057	2,896	131	0,35
Ueberdies wurden verwendet aus dem				
Erneuerungsfonds (Staatsb.)	849 339	7,301	677	1,86
„ (Privatb.)	248 715	2,138	198	0,54
Reservefonds (Staatsb.) . .	95 952	0,825	77	0,21
„ (Privatb.) . .	4 979	0,043	4	0,01
Erneuerungsfonds für das Material	52 574	0,452	42	0,11
Summa .	1 251 559	10,759	998	2,73
in 1882 .	986 383	9,183	877	2,40
mehr in 1883 .	265 176	1,576	121	0,33
Gesammtausgaben:				
in 1883 .	7 370 983	63,362	5 877	16,09
in 1882 .	6 335 750	58 890	5 625	15,41
mehr in 1883 .	1 035 233	4,472	252	0,68

Im Ganzen wurde verausgabt:

Betriebskosten 6 119 424 fl., Antheil des Staates an den Bruttoeinnahmen der Staatsbahnen 1 762 723 fl., Antheil der Lüttich-Limburger Eisenbahngesellschaft an den Bruttoeinnahmen dieser Bahn 522 366 fl., Antheil der Almeloo-Salzbergener Eisenbahngesellschaft an den Bruttoeinnahmen dieser Bahn 99 850 fl., Antheil der rechtsrheinischen Eisenbahndirection zu Köln an den Bruttoeinnahmen der Strecke Gronau-Grenze 4 940 fl., Antheil der Niederländischen Süd-Ostbahngesellschaft an den Bruttoeinnahmen dieser Bahn 78 620 fl., Entschädigung an die Belgische Nordbahn für die Mitbenutzung des Bahnhofs Flemalle Haute 7 124 fl., Entschädigung an den Staat für die Mitbenutzung von Bahnhöfen, Bahnstrecken und Werkstätten 29 006 fl., Rücklage zum Erneuerungsfonds für die Staatsbahnen 627 642 fl., Rücklage zum Erneuerungsfonds für die Privatbahnen 248 715 fl., Rücklage zum Reservefonds für die Staatsbahnen 101 778 fl., Rücklage zum Reservefonds für die Privatbahnen 33 897 fl., Rücklage zum Erneuerungsfonds für das Material 490 014 fl., Zuschuss zu der Pensionscasse und Verwaltungskosten dieser Casse 62 744 fl., Zuschuss zu der Kranken- und Unterstützungscasse 3 763 fl., Amortisation von Anleihen 85 000 fl., Zinsen 505 001 fl., verschiedene Verluste 89 595 fl.

Es verbleibt mithin ein Reinertrag von 789 157 fl. — In Gemässheit der Bestimmungen des Pachtvertrags mit dem Staat vom 24./25. Mai 1876, ist dieser Reinertrag wie folgt zwischen dem Staat und der Gesellschaft zu vertheilen. Der Reinertrag verbleibt der Gesellschaft bis zum Belaufe von 4½ pCt. des Actiencapitals. — Der Ueberschuss wird zwischen dem Staat und der Gesellschaft gleichmässig vertheilt, bis der Nettoertrag auf 5½ pCt. des Actiencapitals gestiegen ist; von dem dann noch verbleibenden Reste erhält der Staat $^4/_5$ und die Gesellschaft $^1/_5$.

Der Antheil der Gesellschaft beziffert sich hiernach wie folgt:

4½ pCt. des Actiencapitals . . . . . . = 571 230 fl.
½ „ „ „ . . . . = 63 470 „
1/5 [789 157 — (571 230 + 126 940)] . . . = 18 197 „
Summa 652 897 fl.

gegen 733 833 fl. in 1882.

Der Staat bekommt:

½ pCt. des Actiencapitals . . . . = 63 470 fl.
4/5 [789 157 — (571 230 + 126 940)] . . . = 72 790 „
Summa 136 260 fl.

Hierzu 20 pCt. der Bruttoeinnahmen der Staatsbahnen . . . . = 1 762 723 fl.
Antheil des Staates . 1 898 983 fl.

Die Dividende wurde auf 5 pCt. = 12,50 fl. pro Actie von 250 fl. festgestellt.

Das Betriebscapital der Gesellschaft besteht aus:

a) 13 000 000 fl. Actien, mit Einbegriff einer mit 5 pCt. verzinslichen Prioritätsanleihe von 6 667 000 fl.,
b) einer Obligationsanleihe von 7 000 000 fl.,
c) einer mit 4 pCt. verzinslichen Obligationsanleihe von 6 000 000 fl. (1879),
d) einer mit 4 pCt. verzinslichen Obligationsanleihe von 6 000 000 fl. (1882).

Von der Prioritätsanleihe waren ultimo 1883 nur noch 306 000 fl. in Circulation, während von den übrigen Anleihen resp. 5 500 000 fl., 4 498 000 fl., und 3 000 000 begeben waren.

Die Ausrüstungskosten betrugen ultimo 1883 25 998 500 fl. wovon 22 649 225 fl. für die Beschaffung des Fahrmaterials verwendet wurden.

Der Locomotiven- und Wagenpark bestand Ende 1883 aus 283 Locomotiven, 688 Personen-, 5 Post-, 263 Gepäck-, 239 Pferde- und Vieh- und 4 229 Güterwagen.

Bestellt oder in Bau begriffen sind 17 Locomotiven, 63 Personen-, 4 Post-, 1 Vieh- und 22 Güterwagen.

Die Locomotiven haben im Ganzen 10 301 936 km zurückgelegt, wovon 9 006 206 Zugkm gegen 7 610 672 Zugkm in 1882. Durchnittlich wurden von jeder Locomotive 36 403 km durchlaufen.

Die Tractionskosten betrugen 1 495 333 fl. = 0.145 151 fl. pro Locomotivkilometer und 0,174 457 fl. pro Zugkilometer gegen resp. 0,143 309 fl. und 0,174 026 fl. in 1882.

Sämmtliche Wagen haben 93 829 628 km und 210 270 836 Achskilometer zurückgelegt, wovon resp. 75 044 548 und 168 175 391 auf eigenen und resp. 18 785 080 und 42 095 445 auf fremden Linien. —

Ausser den aus dem Reservefonds bestrittenen Ausgaben hat der Wagendienst einen Aufwand von 648 153 fl. gefordert.

Nach Genehmigung der Bilanz wurde dem Generaldirector das Absolutorium ertheilt und Herr Vrolik einstimmig für die Dauer von 5 Jahren zum Generaldirector wiedergewählt. Die statutengemäss austretenden Mitglieder des Verwaltungsrathes wurden wiedergewählt und an Stelle des ausgeschiedenen Mitgliedes F. A. Müller wurde Herr Vening Meinesz berufen.

Aus Belgien.

Nationale Gesellschaft für Vicinalbahnen.

Der „Moniteur Belge" vom 12. Juni enthält die Genehmigung der Statuten dieser Gesellschaft, welche gemäss der im Gesetz vom 28. Mai 1884 resp. 18. Mai 1873 festgestellten Grundzüge redigirt sind.

Der Gesellschaftssitz ist zu Brüssel; die Dauer der Gesellschaft ist eine uneingeschränkte. Das Gesellschaftscapital ist nach Massgabe der Ausdehnung gesellschaftlicher Unternehmungen zu bilden, und wird durch Actien à 1 000 Frcs. dargestellt, welche nur vom Staat, von Provinzen oder Communen erworben werden können. Diese Actien werden in soviel Serien eingetheilt, als concessionirte Linien bestehen.

Die Gesellschaft kann ihre Unternehmungen beginnen, sobald die Subscription von zwei Actien stattgefunden hat, jedoch wird die einzelne Vicinalbahnlinie erst in Angriff genommen, nachdem durch die betheiligten Gemeinden etc. eine genügende Zahl von Actien entnommen ist, um Bau und Betrieb der Linie zu sichern. Immerhin können Staat und Provinzen zu Gunsten von Gemeinden subscribiren und sind in diesem Fall Eigenthümer der betreffenden Actien. Auf den Inhaber lautende Documente (als Zahlungsanweisung) können zum Betrage von 4/5 des subscribirten Actienbetrages ausgefertigt werden; diese Documente geben kein weiteres Recht als das auf Einkassirung des entsprechenden Antheiles an der den Actionären zugebilligten Dividende. Auch kann die Gesellschaft Obligationen zu festem Zinsfuss und bis zum Betrage der von Communen, Provinzen oder dem Staat zu zahlenden Jahresbeiträge emittiren.

Die Gesellschaft wird durch einen Verwaltungsrath geleitet, welcher sich aus einem Präsidenten und 4 Directoren zusammensetzt und dem ein Generaldirector zur Seite steht; ausserdem wird eine aus 6 Mitgliedern (Actionären oder anderen Personen) gebildete Ueberwachungscommission gebildet, welche Mitglieder widerruflich von der Generalversammlung ernannt werden. Die jährlich an den Verwaltungsrath zu vertheilende Summe ist auf höchstens 15 000 Frcs. pro Jahr festgesetzt, welche in der Form von Präsenzgeldern vertheilt werden; ferner ein Antheil von 2 pCt. des über die „Erste Dividende" überschiessenden Reinertrages. Die Commissionsmitglieder haben kein Recht auf irgend eine Besoldung.

Für jede Linie wird ein Capitalconto und ein Nutzen- und Schadenconto geführt; die Inventarien- und Buchführung ist nach den für Handelsgesellschaften gegebenen Vorschriften des Gesetzes vom 18. Mai 1873 zu bewirken.

Von dem Reinertrage ist zunächst unter der Bezeichnung „Erste Dividende" ein Betrag von 5 pCt. des eingezahlten Actiencapitals zu entnehmen; der Rest wird nach Abzug der Tantièmen folgendermassen vertheilt: ¼ erhalten die Actionäre und ¾ die Nationale Gesellschaft Behufs Bildung eines Reservefonds.

Die ordentliche Generalversammlung wird im Monat April abgehalten, und zwar zum ersten Male in 1886.

In den Verwaltungsrath sind vorläufig ernannt worden die Herren: Leon De Bruye, Mitglied der Kammer; Arthur Dubois, Directionsmitglied der Staatsbahnen; Moritz Urban, Chef-Ingenieur der Grossen Belgischen Centralbahn und F. Wellens, General-Inspector der Brücken und Chausseen; zum Präsidenten wurde der Senator Georg Montefiore-Levi bestellt. St.

Amerikanische Correspondenz.

Transportwesen im Congress.

Im Auftrage des parlamentarischen Comités für die öffentlichen Angelegenheiten der Vereinigten Staaten ist ein Gesetz in Vorbereitung, wonach drei Commissare auf 2 Jahre ernannt werden sollen zur Erzielung einer Erweiterung des Nordamerikanischen Handels und Verkehrs und zur Einziehung von Informationen über Ausdehnung der Eisenbahnverbindungen zwischen den südlichen Ländern und den Vereinigten Staaten. Zu diesem Zwecke sollen die Commissare die Staaten Central- und Südamerikas bereisen und sich dort über die Stimmung und Neigung der Bewohner dieser Länder in Bezug auf die Eisenbahnverbindungen mit den Vereinigten Staaten, wie auch über die bereits bestehenden Eisenbahnverhältnisse nach verschiedenen Richtungen hin informiren.

Die auswärtigen Repräsentanten der Vereinigten Staaten sollen angewiesen werden, den Commissaren bei Ausführung ihres Auftrages möglichst behülflich zu sein.

Beschädigung eines Freikarten-Inhabers.

Der oberste Gerichtshof von Texas hat in einem gegen die Houston- u. Texas-Eisenbahngesellschaft von einem auf Freikarte gefahrenen, bei einem Unfalle auf derselben beschädigten Reisenden angestellten Processe entschieden, dass dem Kläger ein Recht zur Forderung einer Entschädigung nur dann zustehen würde, wenn absichtliche Verletzung Seitens der Bahn vorliege.

Schlaf- etc. Wagen.

Die Delaware, Lackawanna u. Wester Bahn hat mit der Pullmanns Gesellschaft einen Vertrag auf 15 Jahre abgeschlossen, wonach diese die erforderlichen Schlaf- und Gesellschaftswagen, für welche bisher die Bahn selbst sorgte, zu stellen hat.

Personal-Strike.

Am 2. Mai stellte beinahe das gesammte untere Personal der Union Pacific Bahn, dessen Löhnung vom 3. ab herabgesetzt werden sollte, die Dienstleistung ein. Der Strike war allgemein auf der Hauptstrecke von Council Bluffs nach Ogden und auf den gepachteten und Nebenstrecken und erstreckte sich auf etwa 12 000 Mann einschliesslich Weichensteller, Fahrpersonal, Güterarbeiter etc. Es gingen daher an jenem Tage keine Züge ab, ausser den Durchgangs-Postzügen. Die Strikenden gingen sehr ordnungsmässig zu Werke und postirten an dem Eigenthum der Gesellschaft Wachen, um jede Beschädigung Seitens der roheren Theilnehmer zu verhindern. Ein von ihnen erwähltes Comité machte dem Generaldirector Clark einen Besuch und theilte ihm mit, dass die Leute auf einen Comp omiss nicht eingehen würden. Derselbe erbat sich Bedenkzeit und versprach für den Nachmittag Bescheid. Da bis dahin die von dem Präsidenten der Bahn in Newyork telegraphisch erbetene sofortige Entscheidung nicht eingetroffen war, theilte Clark dem wieder erschienenen Comité auf seine eigene Verantwortlichkeit mit, dass die früheren Löhne weiter gezahlt werden würden. Hierdurch war der Strike beendigt.

Abonnements- (Commutations-) Billets.

Auf der Rock-Island Bahn werden vom 20. Mai cr. ab zwischen Chicago und Blue Island, sowie nach zwischenliegenden Stationen Monatsbillets zu sehr billigen Preisen verkauft. Der Preis eines solchen zwischen jenen Endpunkten (26,8 km) beträgt 5 D. 80 Cts. (= 24 *M.*); zwischen Chicago und Washington heights (19,3 km) 5 D. (= 20,75 *M.*). Wenn man mit solchen Billets Mor-

gens zur Stadt, Mittags zu Tische wieder nach ausserhalb fährt und nachher nochmals zur Stadt, so kommt der Fahrpreis niedriger als auf der Strassenbahn zu stehen. Macht ein Abonnent (Commutator) täglich nur eine Fahrt, was als Regel anzusehen ist, so ergiebt sich ein Fahrpreis von $^5/_8$ Cts. pro Mile (= ca. 1,61 ₰ pro Kilometer).

Vorgedachte Sätze werden aber noch unterboten durch die Newyorker Bahnen. Auf der Newyork Central u. Hudson R. B. wird der Fahrpreis nach einer fallenden Scala berechnet; für einen Monat ist die Taxe am höchsten und fällt von Monat zu Monat bis zu einem Jahr. Für 16 Miles (= 25,75 km) beträgt der Durchschnittspreis 5,75 D. (= 23,86 ℳ) pro Monat. Auf der New Haven und der Erie Bahn besteht dasselbe System; der Durchschnittsmonatspreis ist dort 5,25 D. (= 21,79 ℳ) für 16 Miles. Der Monatsfahrpreis der Pensylvania Bahn beläuft sich für die gleiche Entfernung auf 6 D. 50 Cts. (= 27 ℳ); der Jahrespreis 65 D. (= 270 ℳ), wonach sich ein Monatsdurchschnittspreis von 5,42 D. (= 22,5 ℳ) ergiebt. Die Delaware, Lackawanna u. Western Bahn hat den höchsten Satz, 8 D. (= 33,2 ℳ) pro Monat für 16 Miles resp. 70 D. (= 290,5 ℳ) pro Jahr, also nach letzterem einen Durchschnittspreis pro Monat von 5,83 D. (= 24,21 ℳ). Auf der Erie, der Lackawanna und der Pensylvania Bahn gelten diese Billets auch für die Fahrt über den Hudson mittelst der Fähre.*) (Nach der „Railr. Gaz.“)

Ingenieurversammlung.

Nach dem Beschlusse der Amerikanischen Gesellschaft für wissenschaftlichen Fortschritt, Abtheilung für Mechanik, soll in Philadelphia an den Tagen vom 3. bis 10. September cr. im Anschluss an die dann dort stattfindende elektrische Ausstellung (siehe No. 19 dieser Zeitung) eine besonders wichtige allgemeine Versammlung von Ingenieuren und bei den mechanischen Wissenschaften Betheiligten stattfinden, zu welcher durch Circular des Vicepräsidenten und Abtheilungsvorsitzenden Thurston alle Local-Ingenieurvereine und hervorragende Männer der Ingenieurwissenschaften aller Zweige in Nordamerika besonders eingeladen sind. Es wird erwartet, dass die Versammlung von den Mitgliedern der in diesem Jahre in Montreal unmittelbar vorher zusammenkommenden Brittischen Gesellschaft für Mechanik ebenfalls besucht und dass sie durch ihre Ergebnisse sich zu einer dem Lande würdige gestalten werde.

Gesetz, betr. Wagenkoppler.

Die aussergewöhnlich grosse Zahl von Unglücksfällen, welche durch das Koppeln der Wagen verursacht werden, hat die Gesetzgebung von Massachusetts veranlasst, ein am 8. Mai cr. erlassenes Gesetz anzunehmen, welches alle Eisenbahnen dieses Staats verpflichtet, an allen neu zu bauenden oder zu kaufenden Güterwagen automatische oder Sicherheitskuppelungen anzubringen; dasselbe muss geschehen an den vorhandenen derartigen Wagen, sobald die daran befindlichen Kuppelungen reparaturbedürftig werden. Das Gesetz tritt erst mit dem 1. April 1885 in Kraft, und in der Zwischenzeit soll die Staats-Eisenbahncommission „nach Untersuchung und Prüfung“ eine Form oder Formen der in jenem Staate anzuwendenden Sicherheitskuppelungen vorschreiben. Die Commission kann auch, wenn es ihr angemessen scheint, später andere, statt der zuerst vorgeschriebenen Formen bestimmen. Dieselbe hat auch behufs Lösung ihrer schwierigen Aufgabe mittelst Circular die Interessenten zum 25. September cr. vorgeladen zur Anhörung über die Frage.

Dieser Versuch, die bestehende Schwierigkeit in einem Einzelstaat zu beseitigen, wird muthmasslich erfolglos sein, da die Kuppelungsfrage nothwendigerweise für den Gesammtstaat geregelt werden müsste. Denn der Staat Massachuset würde sich, wenn er auf strenge Durchführung für alle in seinem Gebiet zu benutzenden Wagen halten wollte, von dem übrigen Eisenbahnnetz abschliessen.

Ein ähnlicher vor einigen Jahren in Connecticut gemachten Versuch der Lösung dieser Frage ist ebenfalls erfolglos verlaufen.

Vielleicht führt aber das Bestreben Massachusets dazu, eine Form zu finden, welche sich zur späteren allgemeinen Anwendung empfiehlt.

---

*) Hiermit möge man vergleichen die allgemeinen Abonnementspreise der Preussischen Staatsbahnen:

	Für 16 km			Für 26 km		
	I	II	III	I	II	III
auf 1 Monat	36,10	27,10	18,10	52,59	39,40	26,30
„ 3 „	78,30	58,70	39,20	113,60	85,20	56,80
„ 6 „	132,40	99,30	66,20	192,20	144,20	96,10
„ 12 „	240,70	180,50	120,40	349,50	242,50	161,70
beim Jahres-Abonnement durchschnittlich pro Monat	20,50	15,04	10,04	29,12	20,20	13,48

Anm. des Referenten.

Zahlung der Löhnungen.

Die Philadelphia und Reading bezahlt jetzt wieder ihr Personal nicht in baarem Gelde, sondern mit Noten, welche in 4 Monaten fällig sind und bis dahin 2 pCt. Zinsen tragen. Es ist dies eine schon von anderen Bahnen angewendete Zahlungsweise. Derartige Zahlungen, sagt die „Railr. Gaz.“, sollten wohl die letzten sein, welche in dieser Art geleistet werden. Die Beamten haben den nächsten Anspruch und sollten nicht zurückstehen hinter Lieferanten oder Zinsenberechtigten; sie müssen sich aber in der Regel fügen, wenn sie sich nicht der Entlassung aussetzen wollen. Würde indessen eine grössere Anzahl die Annahme solcher Noten verweigern, so würde die Bahn in die Hände eines Verwalters (receiver) übergehen, welcher, soweit die Einnahmen reichen, zunächst die Gehälter und Löhne und dann erst die Zins- oder sonstigen Gläubiger befriedigen würde.

Betriebsberichte.

Die Bahnen des Staats Newyok, welche seither nur jährlich Betriebsberichte zu erstatten brauchten, sind von der Staats-Eisenbahncommission angehalten worden, fortan solche vierteljährlich einzusenden. Infolge dessen sind von mehreren Bahnen, z. B. der Boston & Albany Eisenbahn, der Newyork, Newhaven & Albany Eisenbahn etc., die Bruttoeinnahmen, Betriebs- resp. Zinsenausgaben und die Reinerträge für das I. Quartal d. J. bereits publicirt. Eine Vergleichung gegen das Vorjahr ist aber nicht möglich, da die vorjährigen Angaben fehlen.

Schieneneinfuhr.

Wie ausserordentlich die Einfuhr von Schienen aus England nachgelassen hat, ergeben die Zahlen dieser Einfuhr für die ersten 4 Monate dieses Jahres:

1880	1881	1882	1883	1884
62 391 t	80 292 t	88 921 t	19 222 t	8 647 t

Vor 1880 war die Einfuhr eine Reihe von Jahren nur unbedeutend, denn im ersten Halbjahr 1877 betrug sie nur 7 730 t; im zweiten Halbjahr begann sie aber umfangreich zu werden und verblieb so während der Periode der grossen Thätigkeit im Eisenbahnbau. In den 4 Jahren von 1880—1883 incl. baute Nordamerika 33 700 Miles Bahn und bezog dazu 776 455 t Schienen aus England, welche genügten, 8 823 Miles Bahn aus 56 pfündigen Schienen herzustellen. Jetzt sind die Amerikanischen Schienenwerke von solcher Ausdehnung, um die Schienen für Bau und Unterhaltung von 8 000 Miles jährlich liefern zu können. Es werden aber gegenwärtig höchstens 4 000 Miles gebaut.

Wagenräder aus Deutschland.

Kürzlich gingen aus Antwerpen 13 Wagenladungen Gussstahl-Eisenbahnwagen-Räder, welche aus den Krupp'schen Werken in Essen stammen, in Philadelphia ein. Die Krupp'schen Bandagen sind zwar schon lange in Amerika in Gebrauch, nicht aber die ganzen Räder, welche verschieden sind von den dort verwendeten. Ueber die Abnahme ist noch nichts bekannt.

Speculirende Eisenbahnpräsidenten.

Der Präsident der Louisville und Nashville Eisenbahngesellschaft, Mr. C. C. Baldwin, hat seine Stelle aufgegeben, weil dem Vernehmen nach die Verwaltung gemissbilligt hat, dass er die Gelder der Gesellschaft benutzt hat, um die Course ihrer Actien an der Newyorker Börse aufrecht zu erhalten. Dieses Verfahren hat zu einem Verlust von 200 000 D. geführt, welchen Mr. Baldwin gedeckt hat. Derselbe bleibt gleichwohl — und dies ist charakteristisch genug für die Anschauungen und Zustände in Amerika — Director der Gesellschaft.

Bei Besprechung dieses Falles sagt die „Newyork Evening-Post“: „Das Missgeschiek, welches den Präsidenten Baldwin betroffen hat, ist nur eines in der langen und immer wiederkehrenden Reihe von Börsen- (Wall-street-) Abenteuern. Da derselbe den durch sein Bestreben „den Markt zu halten“ der Gesellschaft angerichteten Schaden vergütet hat, so wollen wir für jetzt über die verwerflichste Erscheinung dabei, d. h. die Verwendung von Gesellschaftsgeldern zu Speculationszwecken, hinweggehen.

Die Frage, weshalb er oder irgend ein anderer Eisenbahnpräsident oder -Oberbeamter solche Anstrengungen macht und solche Gefahren übernimmt, um die Börsennotiz der eigenen Gesellschaftspapiere zu halten, ist schon oft aufgeworfen, aber bisher nie befriedigend beantwortet worden. Den Markt halten heisst in solchen Fällen: Ankaufen aller angebotenen Actien.

Dies hat keinen nothwendigen Zusammenhang mit den Einnahmen, Dividenden, Ausgaben oder anderen Verhältnissen, nach denen sich der Marktpreis der Actien richten sollte.

Es erfordert weiter nichts, als eine Ordre für die betreffenden Makler, alle angebotenen Actien zu einem Maximalcourse zu kaufen, so dass das Publikum in den Glauben versetzt wird, dass es ebenfalls sicher kaufen könne. Vielfache Erfahrungen beweisen aber, dass gerade Diejenigen, welche die Spitzen der Verwaltungen grosser Unternehmungen am nächsten stehen und die beste Gelegenheit haben, sich über deren wirklichen Zustand zu unterrichten, am meisten sich täuschen, und dass namentlich die Eisenbahnpräsidenten die grössten Verluste erleiden, wenn sie,

statt sich lediglich ihren Verwaltungsgeschäften zu widmen, in den Actien ihrer eigenen Bahn speculiren. Die Ursache hiervon liegt darin, dass der Actienmarkt sich nicht nach dem richtet, was sie wissen oder zu wissen glauben, sondern vor Allem nach dem Maasse von Angebot und Nachfrage.

Die Moral, welche aus derartigen Unfällen gezogen werden sollte, ist, dass Eisenbahn-Verwaltungsleute nie speculiren oder, wenn sie dies thun müssen, ihre eigenen Actien vermeiden sollten, wie die Pest. Erfolg an der Böse erfordert einen kühlen Kopf und die Fähigkeit, alle Seiten der betreffenden Dinge zu betrachten. Dies ist aber gerade, was der „Eingeweihte" selten oder nie hat."

Denver und Rio Grande Eisenbahn.

Zu den jetzt nothleidenden Bahnen, deren Verhältnisse durch die in den letzten Jahren überstürzte Erweiterung heruntergekommen sind, gehört auch die vorbezeichnete, deren Betriebsnetz von 346 Miles im Jahre 1880 auf jetzt 1 679 Miles = ca. 2 700 km (incl. einzelner gepachteten Linien), also beinahe auf das Fünffache in 3—4 Jahren, angewachsen ist mit einem jetzigen Anlagecapital pro Mile von 26 955 D. in Actien und 22 894 D. in Obligationen. Die seit 1880 hinzugetretenen Strecken durchziehen grösstentheils sehr dünn bevölkerte Landestheile, z. B. Utah, welches nach dem Census pro 1880 noch nicht 5 000 Einwohner auf die Quadratmile hatte. Ein Drittel der Strecken geht freilich durch etwas bessere Districte, z. B. durch Colorado, mit damals 80 000 Einwohner pro Quadratmile.

Die Zunahme des Verkehrs hat bei Weitem nicht gleichen Schritt gehalten mit der der Meilenzahl, denn der Verkehr pro Mile ist von 49 Personen und 209 t Fracht pro Tag über die ganze Strecke in beiden Richtungen, auf 36½ Personen und 142 t in 1882 resp. 36 Personen und 170 t in 1883 zurückgegangen. Die Zunahme im Güterverkehr im Jahre 1883 gegen 1882 ist unzweifelhaft der an die Central Pacific Bahn anschliessenden Utah-Zweiglinie zuzuschreiben, die höchst ungünstige Concurrenz der Central Pacific Bahn hat aber die Durchschnittseinnahmen pro Tonnenmile von 3,62 Cts. im Jahre 1881 resp. 3,65 Cts. in 1882 auf 2,77 Cts. in 1883 heruntergerückt, was allein schon einen Ausfall in den Nettoerträgen von 1 690 000 D. verursacht. Auch die Durchschnittseinnahme pro Personenmile fiel von 7,27 Cts. in 1880 auf 5,56 Cts. in 1881, 5,12 Cts. in 1882 und 3,60 Cts. in 1883. einen Ausfall in den Nettoerträgen gegen 1882 von 620 000 D. ergebend.

Ungeachtet des bedeutenden Niedergangs der Transportsätze im Jahre 1883 sind dieselben im Vergleich mit denen anderer Bahnen noch ziemlich hoch zu nennen, denn die Union Pacific Bahn z. B. hatte im Jahre 1883 nur 1,77 Cts. pro Tonnenmile für Durchgangs- und 1,95 Cts. für Localgüter und 3,13 Cts. pro Personenmile.

Die Ergebnisse des I. Quartals 1884 sind, theilweise in Folge des ungewöhnlich strengen Winters, wiederum ungünstiger als 1883, so dass auch für dieses Jahr eine Besserung nicht zu erwarten ist. H.

Haftpflicht.

v. O. **Keine analoge Anwendung des Gesetzes bei Feststellung der muthmasslichen Lebensdauer.** Aus den Entscheidungsgründen: „Wenn es sich, wie vorliegend, um einen Anspruch der Wittwe des Getödteten handelt, so hat der Richter die muthmassliche Lebensdauer des getödteten Ehemannes festzustellen und dabei namentlich das Lebensalter des Getödteten zur Zeit des Unfalls, dessen Gesundheitsverhältnisse und seinen Ruf in Betracht zu ziehen. Es ist daher zutreffend, wenn das Berufungsgericht die Berufung der Beklagten an sich als begründet erachtet. Bei Feststellung der muthmasslichen Lebensdauer des Ehemannes der Klägerin geht nun zwar der Berufungsrichter zunächst in Uebereinstimmung mit dem von ihm angezogenen Urtheile des Reichsgerichts vom 22. November 1881 davon aus, dass der Bestimmung über die Quarta Falcidia hinsichtlich der Berechnung der muthmasslichen Lebensdauer eines Menschen eine völlig allgemeine, über den ursprünglichen Zweck der Berechnung hinausgehende Bedeutung nicht beizulegen sei. Er wendet aber darnach bei Festsetzung der muthmasslichen Lebensdauer des Ehemannes der Klägerin und demgemäss bei Feststellung der Dauer und der der Klägerin zuzuerkennenden Rente die gedachten Bestimmungen analog an. Dies kann für zulässig nicht erachtet werden. Wie bereits in dem angezogenen Urtheile des Reichsgerichts ausgeführt ist, lassen die in jenem Gesetz nur für einen speciellen Fall gegebenen Vorschriften eine ausdehnende Anwendung auf sonstige Fälle, in denen es auf die Bestimmungen der wahrscheinlichen Lebensdauer eines Menschen ankommt, insbesondere auf die Ermittelung des Betrages von Schadensansprüchen nicht zu, und ist damit die directe, so auch die analoge Anwendung jener Vorschriften, namentlich in Fällen vorliegender Art ausgeschlossen. Es ist vielmehr die Dauer der Zeit, welche der verstorbene Ehemann der Klägerin ohne den Unfall, welcher seinen Tod herbeiführte, muthmasslich noch gelebt haben würde, zu bestimmen auf Grund der nach den Ergebnissen der Statistik einem Menschen seines Lebensalters durchschnittlich zuzuschreibenden Lebensdauer, unter Berücksichtigung der besonderen persönlichen Verhältnisse des Getödteten, durch welche eine längere oder kürzere Lebensdauer als die nach der Mortalitätsstatistik sich ergebende durchschnittliche Lebensdauer wahrscheinlich gemacht wird". (Erk. des III. Civilsen. des Reichsgerichts vom 7. Decbr. 1883; Jurist. Wochenschrift 1884 S. 57 f.)

Literatur.

Oesterreichische Eisenbahngesetze. Sammlung der auf das Eisenbahnwesen Bezug habenden Gesetze, Verordnungen und Judicate. Unter Mitwirkung des Dr. J. Messerklinger herausgegeben von Dr. Victor Röll. Wien 1884. Manz'sche K. K. Hof-Verlags- und Universitäts-Buchhandlung. I. Kohlmarkt 7.

Die von den Hofräthen v. Pollanetz und Dr. v. Wittek veröffentlichte Bahn brechende Sammlung der auf das Oesterreichische Eisenbahnwesen Bezug habenden Gesetze, Verordnungen und Constitutivurkunden ist nur bis zum Jahre 1877 fortgesetzt worden und der Gebrauch derselben durch die vielen Ergänzungsbände nicht unerheblich erschwert.

Unter solchen Umständen wurde das Bedürfniss nach einer neuen, möglichst vollständigen und übersichtlichen, bis auf die neueste Zeit reichenden Sammlung der Gesetze und Verwaltungsvorschriften über Eisenbahnsachen immer fühlbarer, und ist es erfreulich, dass Dr. Röll, welcher sich in Eisenbahnkreisen durch seine bisherigen literarischen Arbeiten einen vortheilhaften Ruf erworben hat, zur Herausgabe des vorliegenden Werkes entschlossen hat.

Dasselbe weicht in wesentlichen Beziehungen von dem Vorbilde der vorstehend erwähnten Sammlung ab. So sind die Constitutivurkunden der einzelnen Bahnen in die Sammlung nicht aufgenommen, welche nach der Annahme des Dr. Röll zu wenig allgemeines Interesse bieten. Dagegen finden wir die eisenbahnrechtlichen Judicate des obersten Gerichtshofes, sowie des Verwaltungsgerichtshofes vollauf berücksichtigt, welche allerdings für die Beurtheilung oder Entscheidung analoger Fälle von grösstem Werthe sind.

Ebenso ist der Herausgeber bemüht, Gesetze und Verordnungen, soweit sie Sonderbestimmungen in Eisenbahnsachen enthalten, ohne Rücksicht auf das Rechts- oder Verwaltungsgebiet, welchem sie angehören, in möglichster Vollständigkeit zusammenzufassen; es wurde daher auch z. B. dem Steuern- und Gebührenwesen in seiner Beziehung zum Eisenbahnwesen der nöthige Platz in der Sammlung eingeräumt.

Um den interessirten Kreisen ein möglichst getreues Bild über die Gliederung des Stoffes in dem Buche zu geben, lassen wir hier eine allgemeine Uebersicht des Inhaltes folgen.

1. Theil. I. Gesetzgebungsrecht in Eisenbahnsachen und Regelung des Eisenbahnwesens gegenüber Ungarn. II. Eisenbahnbehörden. III. Eisenbahnconcessionswesen. IV. Eisenbahnbau. V. Eisenbahn-Zufahrtstrassen. VI. Enteignung für Eisenbahnzwecke. VII. Eisenbahnbücher und Bestimmungen über die Sicherung der Rechte der Besitzer von Eisenbahn-Theilschuldverschreibungen.

2. Theil. I. Betriebsordnung. II. Haftpflicht für körperliche Verletzungen und Tödtungen. III. Vorschriften zum Schutze des Eisenbahnbetriebes. 1. Strafgesetzliche Bestimmungen, betreffend Beschädigungen und andere strafbare Handlungen in Bezug auf Eisenbahnen. 2. Feuerpolizei. 3. Dampfkesselpolizei. IV. Verkehrsvorschriften für Haupt- und Secundärbahnen. V. Vorschriften über Militärtransporte auf Eisenbahnen.

3. Theil. I. Bestimmungen des Handelsgesetzes über das Frachtgeschäft der Eisenbahnen. II. Betriebsreglement. III. Beförderung explodirbarer Stoffe. IV. Viehbeförderung. Veterinärvorschriften für Eisenbahnen. V. Tarifwesen, einschliesslich der Bestimmungen über Militärtarife. VI. Zollvorschriften für den Eisenbahnverkehr.

4. Theil. Vorschriften, betreffend das Personal der Eisenbahnen.

5 Theil. I. Besteuerung der Eisenbahnen. II. Gebühren in Eisenbahnangelegenheiten.

6. Theil. Statistik und Verrechnungswesen der Eisenbahnen. Alphabetischer und Gesetzindex.

Das ganze Werk wird in 10—12 Heften zum Preise von à 1 fl. erscheinen. Bis jetzt liegen uns die 3 ersten Hefte vor, welche bis zu 2. IV. Verkehrsvorschriften für Haupt- und Secundärbahnen reichen.

Das Gütertarifwesen der Schweizerischen Eisenbahnen. Der Vorort Zürich des Schweizerischen Handels- und Industrievereins hat einen Bericht über die von ihm veranstaltete Untersuchung des Gütertarifwesens der Schweizerischen Eisenbahnen unter vorstehendem Titel (Zürich 1884) veröffentlicht.

Obwohl dieser 68 Druckseiten starke Bericht in erster Linie Verkehrs- und Tarifsverhältnisse der Schweizerischen Bahnen behandelt, berührt derselbe doch auch, namentlich im Hinblick auf die durch Eröffnung der St. Gotthardbahn hervorgerufene Umgestaltung des Verkehrswesens zwischen der Schweiz und Deutschland etc. so wichtige, volkswirthschaftliche Fragen, dass das Werk als eine lehrreiche Studie empfohlen werden kann.

In der Einleitung wird beklagt, dass die im Mai 1883, zwecks Untersuchung des Gütertarifwesens der Schweiz angeregten Vorarbeiten momentan (Ende Mai 1884) noch nicht abgeschlossen seien, da die Voraussetzung, es würden Anfangs 1884 im internen und directen Verkehr der Schweiz auf dem sogenannten Reformsystem fussende Gütertarife eingeführt sein, sich nicht bestätigt habe. Zufolge der seit 2 Jahren in fortwährender Umgestaltung begriffenen Gütertarifverhältnisse habe sich das Tarifwesen der inländischen Bahnen zu einer verwirrenden Mannigfaltigkeit gestaltet. Obwohl Angesichts solcher Zustände eine abgeschlossene, den Gegenstand allseitig beleuchtende Erörterung, vom Standpunkte des Handels und der Industrie eine Unmöglichkeit wäre, müsse doch Aufschluss über die bisherigen Resultate der Untersuchung gegeben werden.

Der Bericht enthält alsdann, nach einem Rückblick auf die Geschichte des Gütertarifwesens der Schweizerischen Eisenbahnen, dem eine Uebersicht der Ein- und Ausfuhr über die Deutsche und Französische Grenze seit 1870 beigegeben ist, eine Kritik des Deutschen Reformtarifsystems, wobei die unzulängliche Berücksichtigung des Stückgutverkehrs betont wird.

Ausserdem wird eine sehr eingehende Beleuchtung des Reformsystems, im Lichte Schweizerischer Verhältnisse, unter Hervorhebung der Vortheile und Nachtheile, welche durch das Reformsystem wechselseitig zwischen den verschiedenen Verkehrsgebieten hervorgetreten sind, gegeben.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Verkehrsstörungen.

K. K. Ministerial-Commission. In Folge Hochwassers und stellenweiser Beschädigung des Oberbaues ist der Gesammtverkehr zwischen Drohobycz und Dublany auf der Dniesterbahn, — Morszyn und Bolechów auf der Erzherzog Albrechtbahn, Neu-Sandez und Orlö auf der Tarnów-Leluchower Bahn mit 19. Juni 1884 eingestellt. — Dauer der Verkehrsstörung unbestimmt. Die Wiederaufnahme des Verkehres wird ungesäumt veröffentlicht werden.

Lemberg, den 20. Juni 1884. (1489)
Die K. K. Betriebsleitung.

Verkehrsstörungen auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn.

Der Verkehr zwischen den Stationen Faskau und Friedland musste in Folge Hochwassers am 20. Juni d. J. gänzlich eingestellt werden.

Die Verkehrsstörung dürfte beiläufig 6 Tage andauern.

Wien, den 22. Juni 1884. (1490)
Die General-Inspection.

II. Güterverkehr.

Rohzucker-Verkehr Böhmen-Belgien. Mit Wirksamkeit vom 10. August d. J. werden die Ausnahmetarife für den Transport von Rohzucker im Verkehr

a) zwischen Stationen der Böhmischen-Westbahn, der Buschtêhrader Bahn, der Kaiser Franz Josef Bahn, der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn-Gesellschaft, der Oesterreichischen-Nordwest- und Südnorddeutschen Verbindungsbahn einerseits und belgischen Stationen andererseits vom 15. October 1883,

b) zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, der Prag-Duxer Eisenbahn und der Böhmischen Nordbahn einerseits und Stationen der Belgischen Staatsbahn, der Grossen Belgischen Central-Bahn, der Belgischen Nordbahn und der Bahn Malines-Terneuzen andererseits vom 20. December 1883, sammt Nachtrag I vom 1. Februar 1884 hierzu aufgehoben und durch neue Taxen nicht wieder ersetzt.

Köln, den 25. Juni 1884. (1491)
Namens der betheiligten Verwaltungen.
Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische).

Die in den Nachträgen III und V zum Tarifheft 2 des **galizisch-norddeutschen Getreidetarifs** bezw. im Nachtrag I zum Theil II, Heft 2 des rumänisch-deutschen Verbandes enthaltenen Ausnahmetarife für den Transport von Mais ab galizischen und rumänischen Stationen nach Stationen der Provinzen Schlesien, Posen, sowie Ost- und Westpreussen bleiben bis ultimo Juli cr. in Geltung.

Breslau, den 20. Juni 1884. (1492)
Königliche Eisenbahn-Direction.
Im Namen der Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Die mit Gültigkeit vom 1. Juli cr. zur Einführung kommenden Nachträge:

XXX.	zum Gütertarifheft No.	1
XIX.	„ „ „	3 a.
XVIII	„ „ „	3 b.
XVII.	„ „ „	4
XXVIII.	„ „ „	5
V.	„ „ „	6

enthalten die Beseitigung von directen Frachtsätzen für den Verkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn-Directions-Bezirke Hannover und Frankfurt a/M. einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt, sowie der Nordhausen-Erfurter, Weimar-Geraer, Werra-, Saal-, Friedrichrodaer, Ilmenau-Grossbreitenbacher und Ruhlaer Eisenbahn andererseits, sowie theils abgeänderte, theils neue Sätze für eine Reihe von Stationen.

Soweit hierdurch Frachterhöhungen herbeigeführt werden, treten dieselben erst mit dem 15. Juli bezw. 1. August d. J. in Kraft. — Näheres ist in den Verbands-Güter-Expeditionen zu erfahren, woselbst auch die Nachträge zu haben sind.

Erfurt, den 13. Juni 1884. (1493)
Königliche Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung.

Im Verkehr zwischen **Friedrichshagen** Station des Directionsbezirks **Frankfurt a/M.** einerseits und den **Saargrubenstationen** andererseits kommen mit Gültigkeit vom 21. Juni d. J. ab directe **Kohlenfrachtsätze** zur Einführung, über deren Höhe das Nähere bei den betreffenden Expeditionen zu erfahren ist.

Frankfurt a/M., den 19. Juni 1884. (1494)
Namens der betheiligten Verwaltungen
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mit dem 1. Juli 1884 tritt zum Tarife für den Verkehr zwischen den **Braunschweigischen Stationen** einerseits und denjenigen der Bezirke **Berlin, Bromberg** („einschliesslich der Marienburg-Mlawkaer Bahn"), sowie der Oberschlesischen Bahn andererseits vom 1. August 1882 der Nachtrag 9 in Kraft.

Derselbe erhält neue Entfernungen für Domslau, Klettendorf und Koberwitz des Eisenbahn-Directions-Bezirks Breslau.

Bromberg, den 20. Juni 1884. (1495 J)
Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 1. Juli d. J. tritt zum Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Köln (rechtsrheinisch)** einerseits und Stationen der **Braunschweigischen Eisenbahn** andererseits vom 1. Juni 1882 der Nachtrag VI in Kraft, welcher neben verschiedenen Berichtigungen etc. die Tarifkilometer und Frachtsätze für die in den Verkehr neu aufgenommenen Stationen Altenkirchen, Bippen, Dierdorf, Goldhausen, Grenzau, Höhr-Grenzhausen, Montabaur, Neitersen, Niedererbach, Puderbach, Ransbach, Raubach, Rheinbrohl, Sayn, Seifen, Selters, Siershahn, Walmerod und Wirges des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrh.), Frachtsätze der Specialtarife A2, I und II für den Verkehr von Wierthe nach Duisburg und Wesel, sowie Ausnahme-Tarifsätze für die Beförderung von Petroleum, Petroleum-Aether und Naphtha im Verkehr mit Braunschweig enthält.

Köln, den 19. Juni 1884. (1496)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische).

Magdeburg - Braunschweigischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Juli d. J. tritt zum Tarife, Theil II für den obenbezeichneten Verkehr der Nachtrag V in Kraft. Derselbe enthält ausser einer Aenderung des Tarifes Frachtsätze für die in den Verkehr neu aufgenommene Station Spiegelsberge und Ausnahme-Frachtsätze für rohe Steine von Station Blankenburg a/H. der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn nach mehreren Stationen des Directionsbezirks Magdeburg und Osterwieck der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn.

Exemplare des Nachtrages V sind von den Verbandsstationen zu beziehen.

Magdeburg, den 19. Juni 1884. (1497)
Königliche Eisenbahn-Direction.
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Am 1. Juli cr. tritt zu dem Ausnahmetarife vom 1. October 1883 für den **Transport von Eisen- und Stahlwaaren etc.** von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch), Hannover, Erfurt und Frankfurt a/M. nach Stationen der Ersten K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft via Passau oder via Regensburg der Nachtrag II in Kraft, welcher neben verschiedenen Berichtigungen neue Frachtsätze für die Station Eiserfeld sowie anderweite, theils ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit Orsova und den unterhalb Orsova gelegenen Stationen der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft enthält.

Exemplare sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 20. Juni 1884. (1498)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische).

Fortsetz. der offiz. Anzeigen auf Seite 651.

No. 12. Jahrgang 1884. Berlin, am 25. Juni 1884.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 23. Juni Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Laufende Nr.	Der Colli						Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur		Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.		Station.	Name der Bahn.	
	Marke.	Nr.								
	I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.									
	A. Colli mit Buchstaben sign.:									
1	A H	1883	1	Bierfass	leer —	—	1	München C. B.	Bayer. Staatsb.	
2	A H	65	1	Fass	Petroleum —	189	2	Coblenz Rh.	Linksrh. Köln	
3	A K	481 oder 48	1	„	leer —	4,5	3	Bingerbrück	„	
4	B	9	1	—	Ofentheil Ring eines Rundofens	1,5	4	Cassel	K. E.-D. Hannover	
5	B	12	2	Pack	24 Feilen —	10	5	Neuwied	Rechtsrh. Köln	
6	B	5091	1	Kiste	? —	48	6	Kaldenkirchen	Linksrh. Köln	
7	B F S	—	13	—	rohe Bretter —	—	7	Breslau	Oberschlesische	
8	C A	2	1	Säckchen	Caffee —	15	8	Trier r/M.	Linksrh. Köln	
9	C H	435	1	Kiste	leer —	8	9	Magdeburg C. B.	K. E.-D. Magdeburg	beschr. Altenburg.
10	C J	—	2	Fass	Potasche —	1198	10	Fyenoord	Niederländ. Stsb.	
11	C W C	1442	1	„	Tabak —	137	11	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
12	D L S	25 26	2	—	Pläne —	—	12	Gera	K. E.-D. Erfurt	Gera bezettelt.
13	F (blau)	—	2	Stück	hölzerne Thürbekleidung	—	13	Fallersleben	K. E.-D. Magdeburg	auf der Strecke gefunden.
14	F F	1178	1	Sack	Seesalz —	156,5	14	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppenrev.
15	F F	1545	1	Korb	leere Flaschen —	54	15	„	„	Schuppenrev.
16	F & H	680	1	„	leer —	7	16	„	„	Schuppenrev.
17	F S	9307	1	Kiste	gefüllt —	38	17	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
18	F W	2	1	Lattenkorb	leer —	42	18	Cassel tr.	K. E.-D. Hannover	beschr. Holzminden.
19	G A (W S 15)	1/2	2	Petrol.-Fässer	leer —	61	19	München C. B.	Bayer. Staatsb.	Nürnberg bezettelt.
20	G B	826 4 2815	3	Fässer	leer —	24	20	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
21	G E U	10165	1	Kiste	Ultramarin —	66,5	21	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppenrev.
22	G H	699	1	„	leere Weinflaschen in Strohhülsen	15	22	Frankfurt a/M.	Main-Neckarbahn	Kiste wurde aus der Stadt gebracht und im Gepäckraum niedergestellt.
23	G W	1634	1	„	Laternen —	138	23	Vlissingen	Niederländ. Stsb.	
24	H C	4385	1	„	Hohlglas —	20	24	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppenrev.
25	H	5775	1	„	wahrscheinlich Seife	33,5	25	Endorf	Bayer. Staatsb.	
26	J C	2850	1	„	Rüben u. Spargel —	35	26	Köln Eilgut	Linksrh. Köln	
27	J E J	39	1	Holzkoffer	leer, schwarz angestrichen	18	27	Basel	Badische Stsb.	
28	J P	6	1	Kiste	leer —	2	28	Deutz K. M.	Rechtsrh. Köln	
29	J St	755	1	Korb	Eisenwaaren —	62	29	Trier r/M.	Linksrh. Köln	
30	K	28	1	Ballen	Lumpen —	98	30	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppenrev.
31	K r. rh	41317	1	Wagen	Kohlen —	10 000	31	Hamm	Rechtsrh. Köln	
32	K S	—	1	Korb	Kirschen —	26	32	Köln Eilgut	Linksrh. Köln	
33	L	—	1	Collo	Messingstange —	1	33	Hannover	K. E.-D. Hannover	
34	L	8087 / 8088/9	1 / 2	Kiste / Körbe	gefüllt — / Eisenwaaren —	210	34	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
35	L A	1803	1	Kiste	Eisenwaaren —	18	35	„	„	
36	L P	1/2	2	Colli	Gusswaaren —	50	36	„	„	
37	M	7093	1	Kiste	gefüllt —	45	37	„	„	
38	M E B	543	1	„	gefüllt —	34	38	Trier r/M.	„	
39	R	—	1	Stange	Eisen —	4	39	Quakenbrück Rh.	Rechtsrh. Köln	
40	R	302	1	Ballen	? —	11	40	Trier r/M.	Linksrh. Köln	
41	R V	4951	1	Kiste	leer —	35	41	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppenrev.
42	S	760	1	„	Porzellan —	26,5	42	Neuss	Linksrh. Köln	
43	S H	3425	1	„	Kurzwaaren —	45	43	Köln Eilgut	„	
44	T	—	2	Ballen	6 Stück trockene Felle	—	44	Harburg	K. E.-D. Hannover	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.		Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
45	T	38	1	Sack	Cacaoschalen	—	25	45	Hamburg Vers.-E.	K E.-D. Hannover	
46	T B N & C	989	1	Pack	Sägen	—	66,5	46	Cottbus	K. E.-D. Berlin	Linz beschrieben.
47	V V	648	1	Kiste	Glas	—	78	47	Köln G.	Linksrh. Köln	
					B. Colli m. Adressen sign.						
48	A B Frankfurt	1	1	brauner Kinderwagen	alte Wäsche	—	56	48	München C. B.	Bayer. Staatsb.	seit 15. November 1883 lagernd.
49	Abraham Rheine	—	1	Packet	frisches Fleisch	—	1,5	49	Rheine	Rechtsrh. Köln	
50	Breme Barmen	—	1	Fass	gefüllt	—	40	50	Köln Eilg.	Linksrh. Köln	
51	C. Bähmisch	—	1	„	leer	—	21	51	Posen	Oberschlesische	
52	Baumann Station Barmen	—	1	—	Viehgitter	—	?	52	Rheda	K. E.-D. Hannover	bezett. Barmen-Odde. Ist Eigenthum eines Viehhändlers.
53	Brauerei Sonne	1882	1	Bierfass	leer	—	—	53	München C. B.	Bayer. Staatsb.	
54	Eva Scheid Meil	9	1	Kiste	gefüllt	—	10	54	Coblenz M.	Linksrh. Köln	
	„	10	1	Koffer	gefüllt	—	10				
	„	11	1	Pack	Decken	—	7,5				
55	E S B Nienstedten	—	1	Bierfass	leer	—	25	55	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppen-Rev.
56	F H Freiessen	858	1	„	leer	—	24	56	Bremen	„	Schuppen-Rev.
57	Gebr. Mghs	17274	1	„	leer	—	—	57	München C. B.	Bayer. Staatsb.	
58	Gebr. Müser	7537 6548 7979 823 7834 6451 2572 7623 9004 1571 6237 8694 9076 7608	14	Bierfässer	leer	—	—	58	„	„	
59	KHZA Hamburg	—	10	Pack	leere Säcke	—	100	59	Hamburg	K. E.-D. Hannover	Schuppen-Rev.
60	Kugel & Brodbeck	3679	1	Bierfass	leer	—	—	60	München C. B.	Bayer. Staatsb.	
61	L. Becker	38	1	Fass	leer	—	10	61	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
62	Lindau	—	9	—	leere, gebrauchte Spiritusfässer		900	62	Cüstrin	K. E.-D. Bromberg	
63	Meidd. Schutz Jungbunzlau	—	1	Packet	?	—	5	63	Würzburg	Bayer. Staatsb.	
64	Sack-Leih-Anstalt F. A. Wohlleben Duisburg	—	1	„	Säcke	—	29,5	64	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
65	Soultier	—	1	Korb	leer	—	17	65	Couvin	Grand Centr. Belge	
					C. Colli m. Nummern sign.						
66	—	28/1883	1	Bierfass	leer	—	—	66	München C. B.	Bayer. Staatsb.	
67	—	388 L 18883	1	„	leer	—	—	67	„	„	
68	—	7721	1	„	leer	—	—	68	„	„	
					D. Colli mit Figuren sign.						
69	weisser Strich	—	1	Aschenkasten aus Eisenblech	Rosten und Heerdringe		8	69	Celle	K. E.-D. Hannover	Schuppen-Rev.
70	△ (Figur)	15	1	Kiste	1 Blechflasche mit Flüssigkeit		65	70	Mülheim a/Ruhr Rh	Rechtsrh. Köln	
71	△ (Figur)	26	1	—	hölzerne Pumpenstange		2	71	Rheine	„	
72	△ G B K G H S	66 2312	1	Sack	Kaffee	—	64	72	Oberhausen K. M.	„	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
73	(Marke: EL) Emil Lange Nordhausen	17902	1	Fass	Branntwein —	205	73	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	Am Perron gefunden.
					E. Colli ohne Signatur.					
74	—	—	1	Bierfass	leer —	—	74	München C. B.	Bayer. Stsb.	
75	—	—	1	Packet	Bindfaden —	16	75	Köln G.	Linksrh. Köln	
76	—	—	6	Stück	Blei —	78	76	Münster	Rechtsrh. Köln	
77	—	—	4	—	Bretter —	—	77	Königszelt	B. F. E.	auf dem Verdeck des Wagens 7513 Han. eingegang.
78	—	—	17	—	tannene Dielen —	—	78	Freiburg	Badische Stsb.	
79	—	—	1	Collo	Eisentheile —	3,5	79	Neurode	K. E.-D. Berlin	aus Wagen No. 4505.
80	—	—	1	Stück	Eisen. Wagenreifeneisen, 2cm dick, 11½cm breit u. 4,75 m lang	80	80	Springe	K. E.-D. Hannover	auf der Strecke gefunden.
81	—	—	1	in Leinen gebunden	Gaskrahnen —	2	81	Cassel O.	„	
82	—	—	1	Sack	Getreide —	80	82	Givet	Grand Centr. Belge	
83	—	—	1	—	lebendes Huhn —	—	83	Wesel	Rechtsrh. Köln	
84	—	—	1	—	lebendes Kalb, 3—4 Wochen alt	52,5	84	Osnabrück K. M.	„	
85	—	—	1	—	Kessellager (Holzgerüst)	—	85	Weissenfels	K. E.-D. Magdeburg	
86	—	—	1	—	Korb, leer —	7	86	Rheine	Rechtsrh. Köln	
87	—	—	1	—	hölzerne Krone (zu 1 Kleiderständ. gehör.)	—	87	Nordhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
88	—	—	2	Sack	Lumpen —	50	88	Falkenburg	K. E.-D. Bromberg	auf der Strecke Falkenburg-Tempelburg gefunden.
89	—	—	1	—	Petroleumfass, leer —	32	89	Bremerhafen	K. E.-D. Hannover	bei 65 Fässern ab Winschoten.
90	—	—	1	—	eisern. Rohr —	2	90	Bochum Rh.	Rechtsrh. Köln	
91	—	—	1	Collo	3 Roststäbe —	8	91	Vinzelberg	K. E.-D. Magdeburg	auf der Strecke gefunden.
92	—	—	2	Pack	Säcke —	54	92	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
93	—	—	1	—	Standbaum —	—	93	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
94	—	—	1	Pack	hölz. Stöcke —	16	94	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
95	—	—	1	Brod	Zucker —	11,5	95	Haidhof	K. E.-D. Frankf. a/M.	

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen von Seite 648.

Belgisch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Am 15. Juli d. J. tritt der Nachtrag I zum Seehafen-Ausnahmetarif vom 1. Januar 1884 in Kraft. Derselbe enthält Aufnahme der Stationen India, Kalocza, Karlócza, Mitrovicza, Pétervárad, Ruma, Ujvidék, Verbász-Kula und Zimony der Ungarischen Staatsbahn und Berichtigungen. Preis 0,10 *M.*

Köln, den 15. Juni 1884. (1499)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische).

Zu dem Güter-Tarif für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directions-Bezirke **Eberfeld, Köln (rechtsrheinisch) und Köln (linksrheinisch)** einerseits und Stationen der Eisern-Siegener Eisenbahn andererseits vom 1. September 1883 tritt am 23. Juni der Nachtrag 1 in Kraft, welcher Entfernungen und Frachtsätze für verschiedene inzwischen neu eröffnete Stationen der genannten Directionsbezirke und einzelne Berichtigungen enthält. Die abgeänderte höhere Entfernung für den Verkehr zwischen den Stationen Hain und Aachen-Bleyberg Grenze tritt erst vom 4. August ab in Kraft.

Zu den Instradirungsvorschriften für den Nachbarverkehr mit der Eisern-Siegener Eisenbahn vom 1. Dezember 1883 wird gleichzeitig der Nachtrag 1 ausgegeben.

Elberfeld, den 17. Juni 1884. (1500)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Norddeutscher Eisenbahn-Verband. Zum Gütertarife vom 1. April 1883 ist der vom 1. Juli cr. ab gültige Nachtrag 4 herausgegeben, durch welchen die im Haupttarife enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für Station Oschersleben des Directions-Bezirks Magdeburg aufgehoben werden und unter Andern Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Halberstadt-Blankenburger Bahn einer- und Stationen des Directions-Bezirks Erfurt sowie der Thüringischen Privatbahnen andererseits zur Einführung gelangen. Die für letztere Verkehrsstrecken bestehenden bisherigen Sätze treten am 1. Juli cr. ausser Kraft und zwar:

a) des Gütertarifs für den Berlin-Braunschweig - Halberstadt - Lausitzer Verband vom 1. Januar 1878;

b) des Gütertarifs für den Nord-Ostsee-Hannover - Thüringischen Verband vom 1. December 1881:

c) des Gütertarifs für den Magdeburg-Sächsischen Verband vom 1. October 1877.

Sowie durch den Nachtrag, welcher bei den Güter-Expeditionen käuflich zu haben ist, Erhöhungen der bisherigen Tarifsätze eintreten, behalten die letzteren noch Gültigkeit bis zum 15. August d. J.

Hannover, den 14. Juni 1884. (1501)

Königliche Eisenbahn-Direction
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlen-Verkehr. Am 1. Juli cr. kommen für den Transport von Steinkohlen und Coaks aus dem Breslau - Freiburger und dem diesseitigen Niederschlesischen Kohlengruben - Revier nach den Haltestellen Bettlern, Domslau, Klettendorf und der Station Koberwitz der Oberschlesischen Eisenbahn directe Frachtsätze zur Einführung. Näheres ist durch die betheiligten Güter-Expeditionen und das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu erfahren.

Berlin, den 19. Juni 1884. (1502)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Unsere den **Preussisch-Russischen Verband** betreffende Bekanntmachung vom 3. April cr. sub 4 wird insofern modificirt, als der Artikel „Oelsamen“ in den Special-Export-Tarif für Getreide von Stationen der russischen Südwestbahnen wieder aufgenommen wird.

Bromberg, den 20. Juni 1884. (1503 J)

Königliche Eisenbahn-Direction.

Am 1. Juli d. J. tritt zu dem Gütertarif für den Staatsbahnverkehr **Köln (linksrheinisch)-Magdeburg** vom 1. Mai 1882 der 6. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält:

Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Drübeck und Ilsenburg des Eisenbahn - Directionsbezirks Magdeburg sowie Berichtigungen. Die eintretenden Erhöhungen kommen erst am 15. August d. Js. zur Geltung. Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfragen, daselbst auch der Nachtrag käuflich zu beziehen.

Köln, am 25. Juni 1884. (1504)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische).

Am 1. Juli d. Js. treten für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen den Stationen der Eisenbahn-Directions-Bezirke **Elberfeld, Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch)** einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks **Breslau** andererseits neue Tarife in Kraft.

Durch diese Tarife werden die Bestimmungen und Beförderungspreise:

1. des Tarifs für die Beförderung von Eisenbahn-Fahrzeugen und lebenden Thieren im Schlesisch-Rheinischen Eisenbahn-Verbande vom 1. September 1880 nebst Nachtrag,
2. des Staatsbahn-Tarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Januar 1880 nebst Nachträgen,

soweit dieselben sich auf die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen denjenigen Stationen beziehen, auf welche die neuen Tarife Anwendung finden, aufgehoben.

Druckexemplare der neuen Tarife sind bei den betreffenden Stationskassen unentgeltlich zu haben, auch ertheilen die Verbandsstationen nähere Auskunft.

Breslau, den 20. Juni 1884. (1505)
Königliche Eisenbahn-Direction,
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahn-Verband. Mit 1. Juli l. J. tritt der Nachtrag III zum Oesterreichischen Verbandstarife Theil II Heft 1 vom 1. August 1883 in Wirksamkeit.

Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Lieben und Berichtigungen des Haupttarifes und des Nachtrages II hinzu.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich auch bei der Verkehrs-Direction der privilegirten Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft in Wien I Pestalozzigasse 8 erhältlich. (1506 RM.)

Zu dem seit 1. April 1884 giltigen Heft X des **Ungar. Eisenbahnverbandes Theil II** tritt am 1. Juli l. J. der Nachtrag I. in Kraft, welcher Druckfehler-Berichtigungen enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind in unserem Tarif-Bureau erhältlich.

Budapest, am 20. Juni 1884. (1507)
Die Direction.

Einführung eines neuen Getreide-Specialtarifes von den Stationen der Russischen Südwestbahnen. Mit 1. Juli n. Styls 1884 gelangt ein neuer Specialtarif für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlproducten, Malz, Spreu, Oelkuchen, dann Oelsaaten von den Stationen der Russischen Südwestbahnen nach Podwotoczyska und nach Brody zur Einführung. Gleichzeitig wird der Getreidefrachtsatz von Tscherkassy, Station der Fastower Eisenbahn nach Podwotoczyska und Brody auf 83.89 kop. pro 100 kg. wieder herabgesetzt.

Wien, den 17. Juni 1884. (1508)
Die General-Direction
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwig-Bahn.

L'Administration du **Chemin de Fer Grand Central Belge** vient d'apporter des additions au tarif général et aux tarifs spéciaux Séries **K** et **Z** applicables aux transports de marchandises en Service intérieur.

Bruxelles, le 20. juin 1884. (1509)
Direction du Service Commercial.

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Tarif für die Localbahn Jaroslau-Sokal. Mit Giltigkeit vom Tage der Betriebs-Eröffnung der Localbahn Jaroslau-Sokal tritt der Tarif für den Transport von Personen, Reisegepäck, Eil- und Frachtgütern auf dieser Bahn in Kraft.

Derselbe ist um den Preis von 30 Kr. pro Exemplar bei den gesellschaftlichen Stationen bei der Betriebs-Direction in Lemberg und im Oeconomate in Wien zu haben.

Wien, den 15. Juli 1884. (1510)
Die General-Direction
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwig-Bahn.

IV. Eisenbahn-Effectenverkehr.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft. Die am 1. Juli cr. fällig werdenden Zinscoupons der fünfprocentigen Prioritäts-Obligationen unserer Gesellschaft werden vom 1. k. M. an bei den nachbenannten Zahlstellen der Gesellschaft:

1. der Betriebscasse der Gesellschaft in Blankenburg a/H.,
2. der Deutschen Bank in Berlin,
3. der Braunschw. Hannoverschen Hypothekenbank in Braunschweig,
4. dem Bankhause J. L. Eltzbacher in Köln und
5. dem Bankhause E. Meyer & Sohn in Hannover

eingelöst werden.

Braunschweig, 18. Juni 1884. (1511)
Der Verwaltungsrath
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

Braunschweigische Eisenbahn. Die Einlösung der am 1. Juli d. J. fälligen Zinscoupons der 4½ pCt. und 4 pCt. Prioritäts-Obligationen unserer Gesellschaft erfolgt von dem bezeichneten Tage an

in Braunschweig bei unserer Hauptcasse und dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn,
in Berlin bei dem Bankhause Mendelssohn & Comp. und bei der Berliner Handelsgesellschaft.

Werden mehrere Zinscoupons zusammen zur Einlösung präsentirt, so sind dieselben mit einem von dem Präsentanten unterschriebenen, nach den Kategorien und Nummern der Obligationen geordneten, die Stückzahl und den Geldbetrag ergebenden Verzeichnisse einzureichen.

Braunschweig, den 17. Juni 1884. (1512)
Direction der Braunschw. Eisenbahngesellschaft.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Die Dividende pro 1883 mit 13.50 ℳ pro Stück der diesseitigen Stamm-Prioritäts-Actien kann vom 25. Juni cr. ab bei den nachfolgenden Zahlstellen erhoben werden:

1. hierselbst bei der Gesellschafts-Hauptcasse,
2. in Berlin
   a) bei den Herren Born & Busse, Bankgeschäft,
   b) bei den Herren Gebr. Guttentag, Bankgeschäft,
3. in Breslau
   a) bei der Breslauer Disconto-Bank, Friedenthal & Co.,
   b) bei den Herren Gebr. Guttentag, Bankgeschäft.

Die Dividendenscheine sind nach der Nummernfolge mittelst doppelten Verzeichnisses zu präsentiren. Die Abwickelung erfolgt auf Kosten der Inhaber.

Poln. Wartenberg, den 19. Juni 1884.
Direction. (1513)

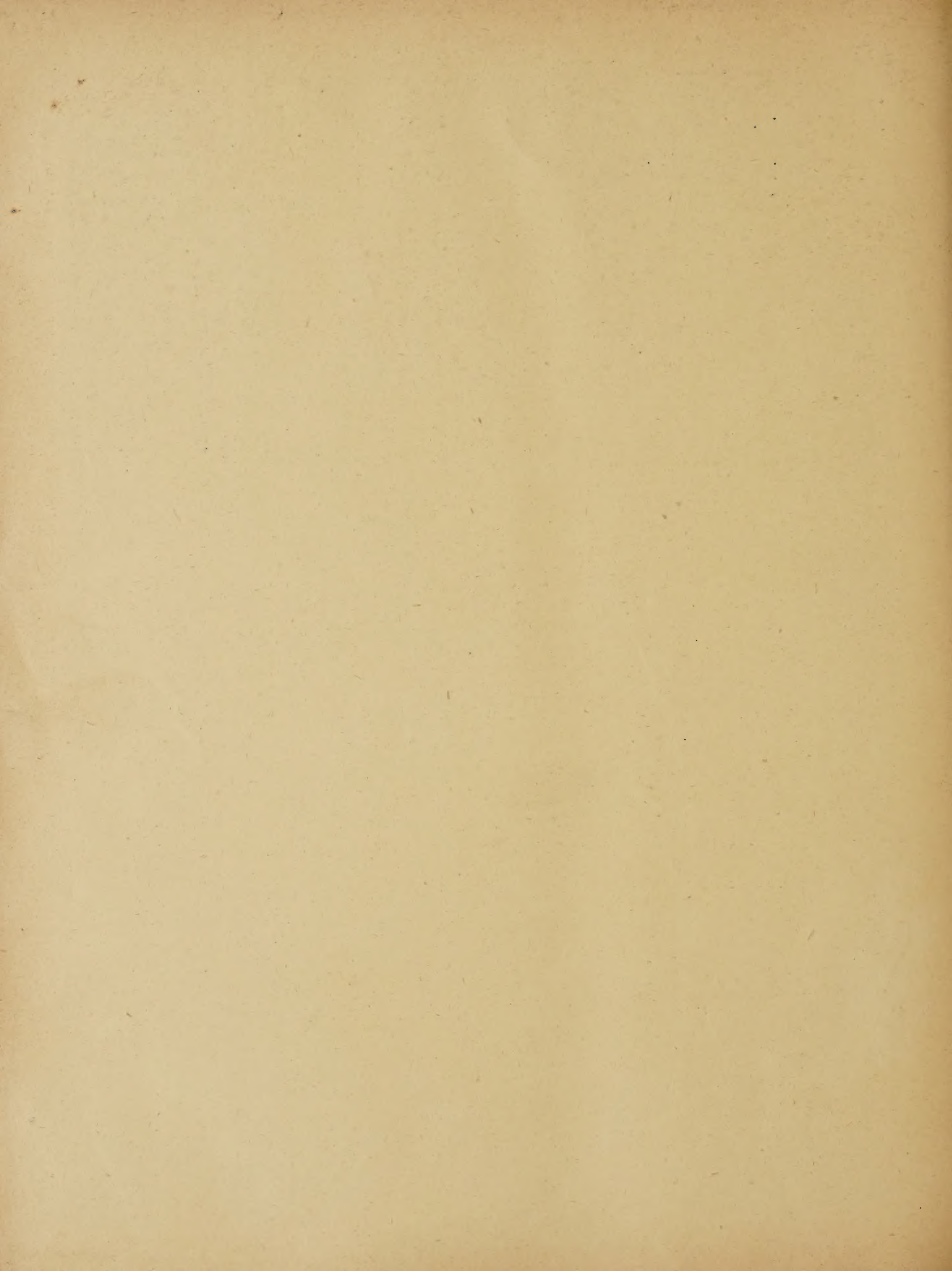
V. Verkauf von Altmaterialien.

Oberhessische Eisenbahnen. Wir beabsichtigen ca. 200 000 kg alter Eisenbahnschienen auf dem Submissionswege zu verkaufen. Offerten sind versiegelt und mit bezüglicher Aufschrift versehen bis zum 30. Juni d. J., Vormittags 10 Uhr, hier einzureichen. Die Bedingungen können bei unserer Magazinsverwaltung eingesehen, auch gegen Frankoeinsendung von 40 ₰ pro Exemplar von unserer Kanzlei bezogen werden.

Giessen, den 14. Juni 1884. (1514)
Grossherzogliche Direction.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.






CoLibrì
COVER SYSTEM ®


8 032919 991355

